This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

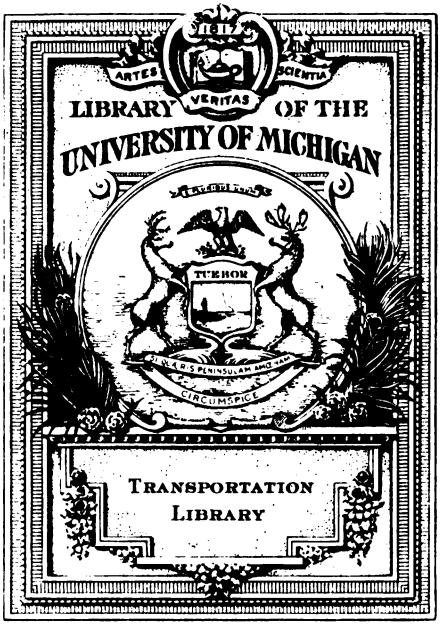
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`



Digitized by Google

HE
1021
.B42

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Transportation
Library
HE
1021
.B42

Hans Kraemer

Digitized by Google

Digitized by Google

Stand und Ergebnisse

der

Eisenbahnen

am Schlusse

des Jahres 1842.

Bearbeitet und zusammengestellt

von

J. A. Beil,

Herzoglich Nassauischer Hofrath, Ritter des Großherzoglich Hessischen Verdienst-Ordens ꝛc. ꝛc.
Director der Taunus-Eisenbahn.

Mit einer Abbildung von Henfons Luft-Dampf-Wagen.

Als Manuscript gedruckt.

Frankfurt am Main.

1843.

Digitized by Google

Digitized by Google

7-14-36

Das Jahr 1842, so reich an mannichfachen Ereignissen und wissenschaftlichen Fortschritten, war auch für das Eisenbahnwesen in mehrfacher Beziehung wichtig. Neue Bahnstrecken wurden dem Verkehr übergeben, Verhandlungen über Anlage größerer Linien geschlossen und zur Ausführung überwiesen, vor allem aber von der Mehrzahl der betreffenden Regierungen die Wichtigkeit des Grundsatzes erkannt, daß Anlagen von Eisenbahnen, welche das Land durchkreuzen, nur dann für dasselbe Nutzen bringen, wenn solche auf Kosten des Staats erbaut und verwaltet werden.

Es gibt Ereignisse und daraus hervorgehende Folgen, deren Ordnen und Anpassen an die Interessen der Länder nur da eine gründliche Abwicklung erhalten, wo die gemachten Erfahrungen mit kräftigem Willen erfaßt und praktischen Händen zur Benutzung und Ausführung übergeben werden.

Zu diesen Ereignissen und Ausführungen müssen die Eisenbahnen gezählt werden, welche — was nicht ausbleiben wird — (wenn sie nicht mehr als einzelne Bruchstücke dastehen, sondern auf längere Strecken fortlaufend mit einander verbunden sind), tief in den Staatshaushalt eingreifen, weswegen die Verfolgung von Privatzwecken dabei unzulässig ist, als welche in der Regel nur darauf hingehen, den Endpunkten einer Bahn Vortheile zuzuwenden, während die übrigen Landestheile dabei unberücksichtigt bleiben.

Das unglückliche Ereigniß auf der Paris-Versailler Bahn, die so oft sich wiederholenden Unfälle und Unregelmäßigkeiten auf den englischen Bahnen, würden nicht vorgekommen sein, wenn es Staats-

Digitized by Google

bahnen gewesen wären, wo Mittel und sonstige Kräfte es möglich machen, diesen so wichtigen aber mit so vielen Kosten verknüpften Dienst mit allem Erforderlichen zu alimentiren, während bei Privatbahnen, wo Umstände und schlechte Einrichtungen sehr oft die Mittel beschränken, das Betriebsmaterial in Werth und Zahl verringert und auf solche Weise die Sicherheit des Verkehrs benachtheiligt und Leben und Gesundheit der Menschen gefährdet wird.

Wir haben in mehreren Veröffentlichungen über das Eisenbahnwesen unsere Ansichten von den Vortheilen ausgesprochen, welche Dienst und Sicherheit des Verkehrs erhalten, wenn die Schienenwege von Staatswegen erbaut und verwaltet werden, und sind in diesen, auf praktische Erfahrungen sich gründenden Ansichten durch die bei den neuesten Eisenbahn-Verhandlungen im Allgemeinen dagegen vorgebrachten Gründe und Einwürfe weder eines besseren überzeugt noch belehrt worden.

Es liegt in der Natur der Sache, daß jede Regierung bei Ertheilung einer Concession für Eisenbahnanlagen sehr vorsichtig verfährt und in der Regel mehr Beengungen und lästige Vorschriften daran knüpft, als eigentlich nothwendig sind, dabei noch Vorbehalte hinsichtlich Steuern, Postansprüche, Territorial-Vergütungen u. dgl. macht, die mehr oder weniger schwer auf der Concession lasten, und, wie die Erfahrung gelehrt, für mehrere Aktiengesellschaften sehr nachtheilig geworden sind und störend auf den Dienst einwirken. Rechnet man noch hinzu, daß jede Privat-Gesellschaft für Bau und Anlage tüchtige Techniker haben muß, welche aber in der Regel fremde Erfahrungen wenig benutzen, vielmehr nach selbstgeschaffenen Systemen bauen und ausführen, auch von ihren Committenten wenig oder keinen Einspruch dulden; nimmt man den Griffel zur Hand und überschlägt, was die meisten dieser Bahnen gekostet haben, wo mitunter experimentirt und manche Bauten ausgeführt wurden, welche gar nicht nothwendig waren; — so ist es wirklich befremdend, wie größere Staaten eine so wichtige Angelegenheit auffer Händen geben und unberücksichtigt lassen können.

Es kann nicht in Abrede gestellt werden, daß alle auf Privatbahnen ruhenden Belästigungen, als Steuern, Postansprüche, Territorialanstände und eine Menge anderer Hemmungen und Einwürfe bei Staatsbahnen gar nicht vorkommen oder sich rasch erledigen und in allen Beziehungen dankbarer ordnen, da der Staat in seinen eige-

Digitized by Google

nen Kräften die technischen Kenntnisse auswählen, und bestimmen kann, nach welchen Erfahrungen die projektirten Bahnlinien ausgeführt werden sollen, und gleichgemäß die besten Mittel hat, aus der Zahl seiner Beamten das Betriebspersonal zu wählen und bis zur Beendung des Bahnbaues auf einer gut administrirten Eisenbahn praktische Eisenbahnbeamten bilden zu lassen.

Wir sind weit entfernt, den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, welche den Impuls für größere Anlagen gaben und wegen vielfach gebrachten Opfern und Leistungen, Dank und Berücksichtigungen der Regierungen verdienen — zu nahe zu treten, zumal mehrere davon, namentlich Leipzig-Dresden ꝛc. als Muster dienen und gedient haben; allein selbst bei diesen Bahnen würden im Bau und Betrieb Erleichterungen eingetreten sein, wenn der Staat mit den ihm zu Gebot stehenden Mitteln dieselben auf eigene Kosten erbaut und dem Verkehre des Landes mehr angepaßt hätte. Das Beispiel der Paris-Versailler, wie auch mehrerer englischer und amerikanischer Bahnen, welche erstere ihrer Auflösung nahe und bereits öffentlich auf 30 Jahre in Pacht geboten ist, gibt eine warnende Lehre, wohin solche Unternehmungen führen, wenn Spaltungen in den Ansichten der Aktionäre und sonstige für den Finanzpunkt schädliche Einwirkungen eintreten.

Was hier im Großen bereits klar vorliegt, wird auf einzelnen deutschen Bahnen, wo die Einnahmen kaum hinreichen, die Betriebskosten zu decken, und Zinsen aus dem Capitalstock bezahlt werden, in kleinerem Maßstab nachfolgen, und vielleicht manche Regierung zwingen, entweder hülfreichend beizustehen oder selbst zu übernehmen.

Die erste Pflicht einer Eisenbahn-Administration ist, Bahn und Betriebsmaterial im ganzen Sinne des Worts in bestmöglichstem Zustand zu erhalten und in ihren Vorraths-Magazinen für Zeit und sonst vorkommende Fälle gerüstet zu sein, so wie ferner ein tüchtig- und praktisch-gebildetes Dienstpersonal, welches, unter Aufsicht höherer Behörde, alle dienstlichen Vorschriften pünktlich ausführt. Wer ist wohl im Stande, alle diese Erfordernisse besser und kräftiger überwachen und ausführen zu lassen als der Staat selbst, in dessen Pflicht und Interesse es liegt, dem Unternehmen jede nur mögliche Förderung zu geben?

Digitized by Google

Die Berathungen, welche in neuester Zeit für und gegen Staatsbahnen stattgefunden haben, sind von deren Wortführern, namentlich von denen welche die Nützlichkeit der Ausführung von Staatswegen erkennen, so gründlich und sachgemäß aufgefaßt worden; dieselben haben ihre Ansichten durch Erfahrungssätze und sonstige Beweisführungen so klar und umfassend entwickelt, daß, wenn eine gültige Abstimmung dieser Frage hätte stattfinden können, solche sicher mit großer Majorität angenommen worden wäre.

Haben diese Ansichten auch jetzt noch keine Würdigung gefunden, so wird es die spätere Zeit übernehmen, sie zu rechtfertigen, indem es nicht so leicht ist, als man glaubt, Aktiengesellschaften für solche große Bahnstrecken zu finden, zumal bei solchen Unternehmungen jetzt mehr Bedächtigkeit obwaltet als früher und wohl keine Gesellschaft sich mehr finden wird, Eisenbahnen zu übernehmen, resp. zu bauen und zu betreiben, bevor nicht klar und deutlich Steuern, Post- und sonstige Servituten bezeichnet sind.

In Oesterreich haben die wahrhaft großartigen Beschlüsse, Behufs der Anlage großer Eisenbahnlinien, allgemeine Theilnahme und Anerkennung gefunden.

Mit Kraft, Umsicht und Liebe zur Sache wird ohne vieles Wortgepränge rasch zur Ausführung geschritten, tüchtige Männer werden nach außen gesendet, um die Fortschritte dieser Unternehmungen zu beobachten und dankend wird jede Mittheilung angenommen, die aus der Erfahrung sich als nützlich erwiesen hat.

In gleichem Sinne handeln Baden, Bayern, Hannover, Würtemberg, Braunschweig, ja selbst Frankreich, so wie nicht zu bezweifeln ist, daß Kurhessen dem Beispiele des Großherzogthums Hessen folgen wird, die projektirten Bahnen auf Kosten des Staats ausführen zu lassen.

Auch Rußland läßt die große Bahn von Moskau auf Kosten des Staats bauen und verwalten; es hat die früher einer Aktiengesellschaft für den Bau der Warschauer Bahn gegebene Concession wieder zurückgenommen und wird dieselbe nun aus Staatsmitteln ausführen lassen.

Bei so vielen Vorbildern, wo der Gegenstand gewiß auch einer umfassenden Prüfung unterlegen hat, wird Preußen, das so gründlich untersucht und handelt, gewiß nicht anstehen, diesem Systeme zu folgen und die Zeit, die immer am unparteiischten richtet, wird bald ihr Urtheil fällen, welche Ansicht den Interessen des Landes und der Würde des Staats am förderlichsten war. —

Digitized by Google

Wir gehen nunmehr zur näheren Bezeichnung des Standes und der Verhältnisse der Eisenbahnen am Schluß des Jahres 1842 über und werden in gedrängten Umrissen auch die Amerikanischen, Englischen, Französischen, Belgischen Holländischen und Russischen Eisenbahnen berühren. —

In Amerika wird rasch vorangeschritten und unausgesetzt daran gearbeitet, diese so wichtige Erfindung zu vervollkommnen.

Fehlt dem Amerikanischen Eisenbahnwesen im Allgemeinen die bedächtige Gründlichkeit, womit diese so wichtigen Fragen in Europa jetzt beleuchtet werden, so ersetzt sie der unermüdete Eifer womit Alles was auf die Bahn sowie Transport- und Zugkräfte Bezug hat, aufgenommen und zur Ausführung gebracht wird.

Es bedarf keiner weitläuftigen Beweisführungen um die mannigfachen Erfindungen und Verbesserungen anzudeuten, welche namentlich im Fache der Locomotiven dorten stattgefunden und in England, Frankreich und Deutschland eine sehr ehrende Anerkennung sich erworben haben.

So wie überall, herrschen auch in Amerika unter den Technikern hinsichtlich der Anlage der Eisenbahnen sowohl, als auch der Construktion der Locomotiven die widersprechendsten Ansichten, und jeder verfolgt einen selbstgeschaffenen Weg.

In der neusten Zeit hält man dorten die sechsrädrigen Maschinen nicht mehr für zulänglich und glaubt eine große Verbesserung in Maschinen mit 8 Rädern und verdoppelten Triebachsen zu finden, welcher Construktion indessen schon wieder eine andere von den Maschinen-Fabrikanten Baldwin und Whitney ausgegangene entgegengestellt wird, die ihre Locomotiven mit drei Triebachsen und sechs gekuppelten Rädern versehen.

In dem 6. Heft (5. Febr. 1843) des Zollvereinsblatts befindet sich eine sehr interessante Mittheilung aus Washington über die neuesten Verbesserungen an den Locomotiven und sonstige das Amerikanische Eisenbahnwesen betreffende Einrichtungen, auf welch gediegene Berichterstattung wir aufmerksam machen, da sie den Gegenstand in sehr gründlicher Weise beleuchtet. Ebenso belehrend sind die Mittheilungen, welche Robert Wyllie bezüglich des Betriebs der Amerikanischen Eisenbahnen veröffentlicht hat.

Hinsichtlich der Rentabilität dieser Bahnen geht es dorten wie in England; einige derselben machen sehr gute Einnahmen, während die

Digitized by Google

meisten übrigen mit vielen Unannehmlichkeiten zu kämpfen haben. Die Eisenbahnen des Staats Massachuchets haben, zufolge des im verflossenen Jahre der Regierung vorgelegten offiziellen Berichts, sehr lohnende Geschäfte gemacht, deren Resultate aus nachstehender Tabelle ersichtlich sind.

Namen der Eisenbahnen	Zeit der Eröffnung.	Länge der Bahn.	Anlage-Kosten.	Total-Ausgaben.	Total-Einnahmen.	Dividende pr. Jahr.
		Meters.	24 fl. Fuß.	24 fl. Fuß	24 fl. Fuß.	
Von Boston nach Lowell .	1837			196,832	455,541	7
"	1838			190,504	529,952	7
"	1839			232,220	607,874	8
"	1840			188,328	583,569	8
"	1841	41,322	4,623,931	301,511	674,203	8
Von Boston n. Providence	1837			393,719	632,218	8
"	1838			302,512	667,803	8
"	1839			487,776	791,045	8
"	1840			356,013	510,554	7
"	1841	65,795	4,490,640	403,379	581,669	7
Von Boston nach Worcester	1837			229,726	529,319	7½
"	1838			215,641	535,313	7½
"	1839			252,480	584,154	6
"	1840			353,910	674,266	6
"	1841	71,432	5,983,859	410,754	783,255	7
Von Lowell nach Nashna	1839			75,309	138,734	6½
"	1840			132,365	208,248	7½
"	1841	22,467	957,600	241,834	333,857	8
Oestliche (nicht vollendet).	1839			133,952	316,570	5
"	1840			216,199	461,902	5
"	1841	96,286	5,916,870	376,461	754,926	6
Zweigbahn nach Taunton.	1839			102,301	146,206	7
"	1840			112,571	190,203	6
"	1841	17,652	630,000	138,708	193,851	7½
V. New-Bedf. n. Taunton	1840			32,810	66,622	6
"	1841	34,700	1,003,000	56,158	132,333	6
Von Norwich n. Worcester	1840			132,308	293,623	6
"	1841	92,858	4,521,227	196,722	391,257	6
Westliche	1841			156,419	283,115	"
(wurde kürzlich beendigt).	1841	187,757	13,192,266	264,111	459,416	"
		630,269	41,324,393	6,893,533	13,511,598	

Digitized by Google

In Amerika wird auf den Eisenbahnen im Allgemeinen nicht schnell gefahren, was theils in der mangelhaften Ausführung einiger Bahn-Anlagen, theils auch darin seinen Grund hat, daß wegen der einzelnen Spur auf den Ausweichestationen in Folge verspäteten Eintreffens eines oder des andern Convois Aufenthalt und Störungen entstehen. Im Uebrigen ist der Dienst geregelt, namentlich was das Gepäckwesen der Reisenden anbelangt, und auf den langen Bahnstrecken bieten die Personenwagen Einrichtungen und Bequemlichkeiten dar, welche man auf den Europäischen Bahnen nicht kennt. — Nachstehende Tabelle bezeichnet den Dienst mehrerer der wichtigsten Bahnen Amerikas.

Namen der Eisenbahnen.	Länge der Bahn.	Fahr-Taxe.	Dauer der Fahrt.	Aufenthalt an den Stationen.	Fahrzeit ohne die Stationen.
	Meil.	Dol.	St. M.	St. M.	St. M.
New-Jersey u. Camden, u. Amboy, New-York nach Philadelphia	91	4. 0	5 21	0. 56	4. 25
Philadelphia u. Baltimore	95	4. 0	8. 25	2. 15	6. 10
Baltimore u. Washington	38	0. 75	2. 17	0. 15	2. 2
Richmond, Fredericksburgh u. Louisa	61	5. 0	4. 35	0. 33	4. 2
Richmond u. Petersburgh	22½	1. 50	1. 25	0. 4	1. 21
Petersburgh u. Roanoke	60	8. 0	6. 6	1. 5	5. 1
Weldon u. Welmington	161½		9. 57	1. 43	8. 14
Charlestown und Hamburg oder Augusta	136	8. 0	8. 52	1. 18	7. 34
Augusta u. Madison	105	0. 5	10. 29	1. 52	8. 37
Franklin u. Montgomery	34	2. 0	2. 58	0. 24	2. 34
Pontchartrain u. New-Orleans	4½	0. 50	0. 25	0. 0	0. 25
Buffalo u. Niagara	23	0. 75	3. 17	. .	. .
Syracuse u. Utica	53	1. 0	3. 33	0. 29	3. 40
Utica u. Schnectady	78	3. 75	6. 0	1. 20	4. 40
Mohawk u. Hudson	16		1. 57	0. 6	1. 51

Mit welchem großartigen Maaßstab das Eisenbahnwesen dorten bemessen wurde, beweisen die großen in einandergreifenden Bahnlinien, wovon jene von Boston über Albany, Detroit und St. Joseph eine Länge von 434 Stunden erhalten wird und binnen 2 Jahren von einem Ende zum andern soll befahren werden können.

In England hat das Jahr 1842 dem Eisenbahnwesen sehr günstige Resultate geliefert, indem Personen- und Gütertransport und in Folge dessen die Geldeinnahme sich gegen das vorhergegangene Jahr bedeutend vermehrt haben.

Digitized by Google

Im Jahr 1841 wurden auf den englischen Eisenbahnen 20,650,000 Personen befördert und dafür fl. 41,083,900 vereinnahmt. Rechnet man hierzu noch den Ertrag für den Transport von Gütern mit fl. 11,107,415, so ergibt sich für das Jahr 1841 eine Gesammteinnahme von fl. 52,191,315. Im Jahre 1842 benutzten 26 Millionen Reisenden die englischen Eisenbahnen und zahlten dafür an die Administration fl. 43,794,400. Die Einnahmen für den Transport von Gütern und dergl. betrugen fl. 14,170,815, womit sich die Gesammteinnahme vom Jahr 1842 auf fl. 57,965,215 stellt, und gegen das verflossene Jahr eine vermehrte Frequenz von 5,350,000 Personen und eine Mehreinnahme von fl. 5,773,900 nachweist.

Die Bahn, welche die bedeutendsten Summen abgeworfen hat, ist die von London nach Birmingham; ihre Einnahmen überschritten die Summe von fl. 9,660,000; Great-Western fl. 8,700,000; Grand-Junction fl. 4,800,000 und South-Western fast ebensoviel. Der Dienst für die Post ist in England lohnender für die Eisenbahnen als in Deutschland. In dem letzten Jahr betrugen die Geldleistungen der Posten an die Eisenbahnen:

Grand Junction jährlich	fl. 216,000
London-Birmingham	„ 122,000
North-Union	„ 53,600

u. s. w. —

Die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnen haben sich im Jahr 1842 überhaupt verbessert. Die Zahl der wichtigsten englischen Bahnen, deren Aktien sich gehoben haben, ist 15
auf dem Preise erhielten sich 8
gefallen sind 22

Im Vergleich gegen das vorhergegangene Jahr ergibt sich nachstehendes Resultat:

	1841.	1842.
Gestiegen	12	15
Stehen geblieben	10	8
Gefallen	28	22

Haben im Allgemeinen die neuen Eisenbahn-Anlagen in England während der verflossenen zwei Jahre keine besonderen Fortschritte gemacht, so hat dagegen das Jahr 1842 um so günstigere Resultate

Digitized by Google

erzeugt, indem die vollendeten Bahnen oder Bahnstrecken, die im Verlauf des Jahres eröffnet wurden, eine Ausdehnung von ungefähr 240 Kilometer (80 Stunden) haben, und ferner drei neue Bahnen genehmigt und mit lebhafter Thätigkeit begonnen worden sind. Ebenso haben die Bahnen, an welchen man die Arbeiten eingestellt oder verzögert hatte, im Allgemeinen die Verbesserung der finanziellen Verhältnisse benutzt, um sich die nöthigen Summen zu verschaffen, die Arbeiten mit Nachdruck fortsetzen zu können.

Das Kapital, welches die verschiedenen Aktien-Gesellschaften befugt sind, für die bewilligten Bahnlinien aufzunehmen und zu verwenden, beträgt fl. 684,000,000; hiervon sind bereits fl. 636,000,000 ausgegeben, daher für die noch nicht ausgeführten oder unvollendeten Bahnstrecken nahe an 50 Millionen übrig bleiben. Die mittleren Kosten der Ausführung pr. Kilometer, den Ankauf des Terrains, die Stationen und das Material mit einbegriffen, betragen ungefähr fl. 253,000, und der durchschnittliche jährliche Ertrag pr. Kilometer c. fl. 24,000; der Totalertrag nach Abzug von 40% für die Betriebskosten und von 5% für Auflagen reicht folglich hin, um den Aktionären eine mittlere Dividende von 5% zu gewähren.

Die Zahl der Kilometer, welche jede Woche auf den englischen Bahnen befahren werden, beläuft sich auf 273,000 — und kommt mithin fast der Ausdehnung gleich, welche die Umkreisung der Erde, siebenmal genommen, betragen würde. Da es nicht ohne Interesse ist, die Details der frequentesten Bahn von England, jener von London nach Birmingham, kennen zu lernen, so theilen wir in nachstehenden Umrissen die Verhältnisse derselben mit.

Die Eisenbahn von London nach Birmingham hat eine Länge von 181 Kilometer (= 22 deutsche Meilen).

Die sämmtlichen Kosten betrugen fl. 70,473,070; ungeachtet dieser enormen Ausgabe erhalten die Aktionäre dennoch eine jährliche Verzinsung ihrer Aktien von mehr als 10%. In den beiden letzten Jahren haben die Ausgaben und Einnahmen nicht sehr variirt, im Vergleich gegen 1840 aber sich günstiger gestaltet. In nachstehender Tabelle sind die Betriebskosten der Jahre 1840, 1841 und 1842 ersichtlich.

Digitized by Google

Ausgaben.	1840.	1841.	1842.
	£	£	£
Unterhaltung der Bahn	64,961	52,213	45,144
Feuerung der Locomotive	65,212	65,920	58,008
Reparaturen derselben	14,645	19,963	16,528
Stehende Maschinen	2,150	1,376	1,215
Polizey-Abgaben	12,761	12,472	11,958
Unkosten des Personenverkehrs	32,225	30,529	30,152
Reparaturen der Personenwagen	23,412	19,474	16,584
Unfälle ꝛc.	2,071	1,529	600
Unkosten für den Güter-Transport	3,344	3,654	4,110
Wagen-Reparaturen	4,231	3,961	2,836
Magazin-Unkosten	2,097	1,899	1,308
Gehalte des Direktors, Inspektors, Secretairs, Büreau- und Insertionskosten ꝛc.	14,968	12,887	12,256
	242,077	225,867	200,679

Einnahmen.	1840.	1841.	1842.
	£	£	£
Reisende, Transport von Wagen, Pferden, Hunden und Gepäck	637,215	664,615	647,946
Güter-Transport	104,196	136,720	149,943
Vieh-Transport	6,824	10,141	11,358
	748,235	811,476	809,247

Die neue Bahnanlage, welche England mit den französischen und belgischen Eisenbahnen verbinden soll, schreitet rasch ihrer Vollendung entgegen und man wird bald im Stande sein, die Bahn von Dover nach London der Circulation zu übergeben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieses Unternehmen sehr ergiebig werden wird, indem die von Frankreich und Belgien nach Calais ausmündenden Eisenbahnen demselben einen sehr lebhaften Verkehr bringen werden. Wie mehrere der wichtigsten Bahnen Englands sich rentiren und auf welchen Grundlagen dieselben beruhen, ergibt sich aus nachstehender Aufstellung, welche wir den neuesten englischen Berichterstattungen entnommen haben. —

Digitized by Google

Namen der Eisenbahnen.	Capital und Anleihen.	Wirklich verausgabt.	Bahn-Länge im Betrieb.	Actien. Bezahlter Betrag pr. Act.	Actien. Dermaliger Werth pr. Act.	Dividende vom Jahre 1842. pr. 100 £.
	£	£	Meilen.	£	£	£
Arbroath & Forfar. .	160,000	136,705	15	25	22	3½
Birmingham & Derby.	1,056,666	1,149,035	48	100	41	1⅝
Birmingham & Glo'ster	1,441,666	1,460,651	55	100	55½	1¼
Brandling Junction. .	450,000	471,217	25	50	26	4½
Chester & Birkenhead	496,999	456,631	15	50	30	3
Dublin & Kingstown .	337,000	340,262	6	100	106	5
Dundee & Arbroath .	140,000	143,552	16¾	25	19½	5
Durham & Sunderland	265,663	267,769	18¾	50½	18	2
Edinburgh & Glasgow	1,500,000	1,513,396	46	50	49½	4½
Eastern Counties . .	2,533,333	2,496,956	50¼	23	11	2
Glasgow, Kil & Ayr .	1,093,650	988,595	51	50	35	3½
Glasgow & Greenock .	766,666	730,288	22½	25	14⅞	1⅝
Grand Junct. & Ch. & Cr	2,464,333	2,318,536	113	100	197	10
Great North of Engl. .	1,000,000	1,201,671	45	100	61½	3½
Great Western . . .	6,350,000	6,435,671	118¼	65	89½	6½
Hayle	96,000	125,000	18	100	. .	. .
Hull & Selby . . .	683,000	645,937	31	50	38½	3½
Liverpool & Manchester	1,673,000	1,475,366	31	100	199	10
London & Birmingham	5,500 000	5,922,812	112½	100	209	10
London & Blackwall .	1,000,000	1,225,375	3¾	16¾	4⅛	—
London & Brighton .	2,400,000	2,586,456	46	50	33	3
London & Croydon .	741,000	637,875	10½	13½	10	1½
London & Greenwich .	1,000,000	1,017,836	3½	12½	4⅛	2½
London & S. Western	2,770,000	2,580,934	93	41	64	7⅛
Manch. Bolton & Bury	646,000	670,000	10	93	52	3½
Manch. and Birmingh.	2,800,000	1,762,931	31	40	22½	2½
Manchester & Leeds .	3,249,000	3,050,266	51	70	79	5½
Midland Counties . .	1,833,333	1,674,082	57½	100	64	3
Newcastle & Carlisle .	890,000	1,070,232	60¼	100	79	4
Newcaske & N. Shields	320,000	232,078	7	45	44	4
Northern & Eastern .	1,200,000	809,666	29	45	30	4½
North Midland . . .	3,850,000	3,322,351	72¾	100	69	2
North Union	578,000	582,724	22½	75	71	5
Preston & Wyre . .	633,000	432,014	19½	50	36	. .
Sheffield & Manch. .	533,000	404,657	11	82½	32½	. .
South Eastern . . .	2,800,000	2,210,185	58	50	23½	. .
Taff Vale	500,000	519,723	30	100	55	1⅜
Ulster	800,000	314,303	25	25	20½	3⅛
York & N. Midland .	670,000	651,031	28	50	95½	10

Digitized by Google

Wie wir bereits in einer früheren Abhandlung (die Verhältnisse der Eisenbahnen gegen Staat und Postanstalten) ausführlich erörtert haben, so liegen auf den Eisenbahn-Anlagen in England sehr starke Taxen. Nachstehende Uebersicht bezeichnet die in den Jahren 1841 bis 1843 an den Staat entrichteten Abgaben, welche nach Maaßgabe des Personenverkehrs regulirt werden.

Namen der Eisenbahnen.	1841.	1842.	1843.
	fl.	fl.	fl.
Von Bolton nach Leigh	4,169	3,674	3,130
„ Bodmin nach Wadibridge . . .	194	181	145
„ Brandling Junction	31,670	32,215	16,651
„ Birmingham nach Derby . . .	32,867	28,335	25,822
„ „ „ Glouceſter . .	8,708	44,044	39,416
„ Bolton nach Preſton	—	3,154	4,520
„ „ „ Clarence	2,175	2,550	1,607
„ Canterbury nach Whitſtable . .	350	906	822
„ Cheſter nach Birkenhead . . .	1,644	2,622	189,35
„ Durham nach Sunderland . .	6,061	6,985	5,486
„ Durham Junction	1,281	1,668	1,631
„ Eaſtern Counties	15,926	21,146	22,898
„ Grand Junction	181,613	174,689	163,669
„ Great Weſtern	132,518	263,586	311,799
„ Gascoynes, gen. privileg. Bahn	24	24	24
„ Great North of England . . .	—	17,835	27,055
„ Hatleyburn nach Brampton . .	181	97	97
„ Hereford nach Monmouth Cap .	24	24	24
„ Hull nach Selby	12,374	25,355	24,578
„ Hartlepool Dock ꝛc.	3,130	3,653	2,997
„ Liverpool nach Mancheſter . .	97,048	95,580	82,155
„ Leeds nach Selby	16,410	5,873	4,689
„ Leiceſter nach Swannington . .	1,219	1,196	919
„ London nach Greenwich . . .	32,577	32,371	29,269
„ „ „ Birmingham . . .	299,740	316,910	313,454
„ „ „ Croydon	19,780	16,663	19,128
„ „ „ Brighton	3,625	17,944	70,408
„ „ „ Blackwall	12,470	28,601	30,571

Digitized by Google

Namen der Eisenbahnen.	1841.	1842.	1843.
	fl.	fl.	fl.
Von Lancaster nach Preston	6,139	13,630	14,850
„ Llanelly nach Landilo	36	145	121
„ Manchester nach Leeds	36,637	96,945	94,300
„ Maryport nach Carlisle . . .	48	411	435
„ Manchester nach Birmingham .	10,138	17,937	23,877
„ Newcastle nach Carlisle . . .	29,121	26,438	20,212
„ Northern Union	229,59	22,881	19,116
„ New Castle und North Shields	25,810	23,405	18,367
„ North Midland	44,672	92,809	74,700
„ Northern und Eastern	3,685	27,586	38,474
„ Preston nach Longridge. . . .	194	616	495
„ „ „ Wyre	5,051	11,286	5,909
„ Preston South Shields . . .	435	2,369	1,535
„ Sainte-Helène nach Runcorn Cap	2,135	350	895
„ Stockton nach Darlington. . .	12,168	13,295	9,606
„ Stratford nach Moreton . . .	387	350	350
„ South Western	98,250	128,350	145,520
„ Sheffield nach Rotherham. . .	11,902	9,619	7,202
„ Stockton nach Hartlepool . . .	—	3,347	3,142
„ Seghill nach Percy Main. . .	—	242	595
„ Sheffield nach Manchester. . .	—	544	9,075
„ South Eastern	—	—	15,395
„ Taff Vale	810	4,955	5,715
„ Whitby nach Pickering	1,365	1,214	967
„ Warrington nach Newton . . .	—	—	—
„ York und North Midland. . .	16,525	32,891	40,600

Im Fache der Locomotive ist in der letzten Zeit die Aufmerksamkeit der englischen Ingenieurs hauptsächlich mit Verbesserungen in der Construction zur Ersparung des Brennmaterials beschäftigt gewesen und zwar nicht ohne mehr oder minder erfreulichen Erfolg. Leider aber klagen die Fabrikanten mehr und mehr über Mangel an Aufträgen, indem die englischen Eisenbahnen nach geradē mit einer hinlänglichen Anzahl von Locomotiven versorgt sind, und viele derselben Einrichtungen getroffen haben, deren Reparation selbst vorzunehmen, und von

Digitized by Google

„Die Kohlensäure ist ein unsichtbares elastisches Fluidum, ungefähr halb so schwer als atmosphärische Luft (100 Cubiczoll wiegen 47 Gran); sie dehnt sich durch Hitze aus und kann in verschlossenem starkem Kessel bei einer Temperatur von 32° Fahrenheit aufgelöst werden. Zwanzig Größen (Volumen) dieser Temperatur wachsen zu 25 Größen bei 86° und üben eine Kraft gleich 1099 Pfund auf den □. Zoll aus; die flüchtige Säure vergrößert ihr Volumen 443 mal, indem sie sich zu Gas ausdehnt. Die mechanischen Eigenthümlichkeiten des Ammoniakalgases sind eng mit denen des kohlensauren Gases verschwistert und wenn dasselbe einem ähnlichen Verfahren unterworfen wird, so nimmt es ungefähr den 1040fachen Umfang seines ursprünglichen Gehalts ein. Wenn ein Theil kohlensauren Gases mit einem Theil Ammoniakalgas vermischt wird, so verlieren beide ihre dehnbaren Körper (Ammoniak, Kohlensäure); wird Wasser zugethan, so verdichten sie sich in gleiche Volumen ꝛc."

Auf dieses Prinzip ist Mr. Baggs Erfindung basirt und soll in einem der nächsten englischen Blätter eine vollständige und klare Beschreibung der Maschine gegeben werden, welche diese Kraft in praktische Anwendung bringen soll. —

Eine neue von einem Herrn Henson ausgehende Erfindung, die Luft mit Dampf und künstlichen Flügeln Behufs des Transports von Reisenden und Gütern, zu durchkreuzen, macht in England viel Aufsehen und gibt englischen und französischen Blättern mannichfachen Stoff zu Betrachtungen.

Da diese neue Erfindung als ein Rival der Eisenbahnen bezeichnet wird, so wollen wir die Prinzipien, worauf sie sich gründet, durch eine Zeichnung verdeutlichen und zu den Details die Mittheilungen benuzzen, welche sich theils aus dem von dem Erfinder veröffentlichten Prospektus, theils aus englischen und französischen Blättern ergeben.

Der Prospektus sagt:

„Man hat kürzlich eine Erfindung gemacht, die, wenn sie mit Erfolg gekrönt wird, selbst im gegenwärtigen Jahrhundert, welches die wunderbaren Wirkungen des Gases und Dampfes gesehen hat, nicht ihres Gleichen findet. Dieselbe ist im Prinzipe so einfach, daß, wollte man deren Geheimnisse jetzt schon bekannt machen, die Entwicklung der neuen Entdeckung in Folge der ungeheuren Concurrenz unverzüglich gestört und der Erfinder um seine Hoffnungen betrogen werden würde. Sie besitzt dabei so großartige Eigenschaften und ihre Anwendung ist so ausgedehnter Natur, daß es unmöglich und sogar gefährlich ist, sie

Digitized by Google

für den Augenblick weiter zu enthüllen. Man beschäftigt sich bereits damit, in England, Irland, Schottland, den englischen Colonien, Frankreich, Belgien den Vereinigten Staaten und allen übrigen Ländern, wo neuen Erfindungen Schutz gewährt wird, Patente zu erwirken."

Die Prinzipien, auf welche Hr. Henson seine Entdeckung basirt hat, stützen sich auf die allgemeinen Gesetze der Schwere und des atmosphärischen Druckes, indem er zugleich soviel als möglich die Anatomie des Vogels nachahmte, dessen Bauart so bewundernswürdig dem Zwecke anpaßt, wofür er bestimmt ist.

Die Ingenieurs werden schwerlich glauben wollen, daß die Dampfmaschine, welche in die Lüfte führt, sammt ihrem Condensateur und dem nöthigen Wasser nur 600 Pfd. wiegt.

Um diesen Wagen in Bewegung zu setzen, muß er zuvor auf eine erhöhete Platteform gebracht werden. Mittels der Räder, welche unter dem Wagenkasten befindlich sind, rollt der Wagen schnell eine geneigte Ebene hinab, und erhebt sich in die Luft. Jetzt müssen sogleich die andern Räder, mit denen der Apparat versehen ist und deren Spiel der mechanischen Bewegung des Fluges der Vögel möglichst gleichkommen muß, in Thätigkeit gesetzt werden.

Die Hauptelemente, aus welchen der ungeheure Hippogryph besteht, sind Bambusrohre und geöltes Seidenzeug, und es hat den Anschein, daß man in diesem Luftwagen die Reise von London nach Bombay, gleich einem fliegenden Vogel, innerhalb zwei Tagen wird zurücklegen können, welches Resultat noch überraschender als die Maschine selbst sein würde.

Da alle Theile der Erfindung des Herrn Henson vollkommen mit den Einrichtungen der Natur übereinstimmen, und alle wissenschaftlichen Erfordernisse aufs genaueste beachtet sind, so glaubt das Journal „The Builder" den Erfolg nicht im Mindesten zu bezweifeln. Nichtsdestoweniger bleibt aber noch eine Frage, die nicht so leicht zu lösen ist: ob nemlich die Dampfmaschine hinreichend sein wird, dem Widerstand der vorderen Bewegung das Gleichgewicht zu halten.

Die Wissenschaft und gemachte Erfahrungen können den Grad dieses Widerstandes, den die Dampfkraft überwinden soll, nicht mit Sicherheit bezeichnen. Die Theorie des Widerstandes der Flüssigkeiten gegen schräge Flächen in kleinem Winkel ist der dunkelste Theil des großen Systems der mechanischen Philosophie; deßhalb hat auch Herr Henson sehr weise seine Erfordernisse aus der Procedur der Natur

Digitized by Google

entnommen und von dieser Basis ausgehend läßt sich annehmen, daß die Kraft seiner Dampfmaschine hinreichen werde. Sollte dieselbe aber auch mehr Gewalt erfordern, so liegt eine Beruhigung darin, daß bereits viele noch nicht veröffentlichte Erfindungen bestehen, welche leicht dem Luftwagen eine mehr als doppelte Kraft zu Gebote stellen können, ohne dessen Gewicht zu vermehren.

Schnelligkeit und Dauer des Flugs hängen von denselben Betrachtungen ab, welche den Grad von Kraft der Dampfmaschine berühren und es müssen hierüber auf Erfahrung gegründete Versuche abgewartet werden. Indessen liegen nach der Natur der Sache gute Gründe vor, zu behaupten, daß große Schnelligkeit und langdauernde Flüge nothwendig aus dem allerkleinsten Erfolge hervorgehen müssen.

Die Annalen mechanischer Erfindungen beweisen, daß allemal, wenn eine wichtige Kunst auf eine merkwürdige Weise vor dem Publikum auftauchte, sich unverzüglich eine Menge geschickter Köpfe mit derselben beschäftigten und es ist nicht anders denkbar, als daß auch diese außerordentliche Angelegenheit die Forschungen der Wissenschaft im höchsten Grad auf sich ziehen werde. Wir dürfen daher dem Augenblick in Bälde entgegensehen, wo der Mensch ein neues Element sein eigen nennen wird. Nachdem er die Eingeweide der Erde durchwühlt und sich mit dem Grunde des Meeres vertraut gemacht hat, trägt er sich endlich durch die Regionen der Lüfte und nimmt seinen Flug mit den Winden."

Nach diesem langen Auszug des Journals „The Builder," dessen Ansicht, wie man sieht, der neuen Erfindung sehr günstig ist, lassen wir nun noch die nöthigen Erläuterungen zu der Zeichnung folgen:

A, Hauptgestell oder Flügel, welche aus der Länge nach fortlaufenden Stücken zusammengesetzt sind, mit gewölbten quer darüber liegenden Rahmen.

B, B, B etc., Perpendikuläre Pfosten oder Streben, an deren oberen und unteren Enden Bänder — durch isolirte Striche bezeichnet — befestigt sind, um das Rahmengestell an verschiedenen Punkten zu stützen.

C, C, Der Länge nach fortlaufendes Stück, welches die äußere Grenze des für die Schwingen nothwendigen Zwischenraumes bildet.

D, D, D etc., Schwingen, welche auf den Achsen befestigt sind, wie aus der Zeichnung ersichtlich ist, und durch die Dampfmaschine auf- und niedergezogen werden.

Digitized by Google

E. E. Der Schweif, welcher sich in einem Gelenke bei F. bewegt.

G. Der Wagen, welcher die Dampfmaschine, die Ladung, die Conducteure und Reisende in verschiedenen Räumen enthält.

H. Das Steuerruder.

Der Ueberzug der Flügel und des Schweifs besteht aus Seiden- oder Leinenzeug; jener der Flügel ist für jede Extremität in 3 Stücke getheilt, deren Enden sich bei den doppelten Rahmen vereinigen, wodurch das Manöver erleichtert wird, wenn man den Ueberzug einziehen oder ausdehnen will, welche Manipulation mittelst Stricken bewerkstelligt wird, die an den längslaufenden Stücken a. a. a. a. der Flügel befindlich sind. Schweif und Steuerruder werden ebenfalls mit an dem Wagen befestigten Stricken dirigirt.

Da in diesem Monat wiederholte Versuche angestellt werden, welche alle Bedenklichkeiten besiegen und die Ueberzeugung geben sollen, wie diese Erfindung vollkommen geeignet sei, Personen und Güter in die weiteste Ferne zu transportiren, so wird die Zeit vermuthlich das beste Richteramt sein, hierüber das richtige Urtheil zu fällen und gleichzeitig wahrnehmen zu lassen, ob diese neue Erfindung — welche, wie eine Abhandlung von Herrn Phillips besagt, auf die Flugkraft der Vögel basirt ist — den Flug des hoch in die Lüfte sich schwingenden Falken annehmen oder bei den bescheidenen Ansprüchen des Huhns bleiben wird, welches lieber eine Stunde läuft, als eine halbe Ruthe fliegt. —

Wir gehen nunmehr zu den französischen Eisenbahnen über.

In Frankreich scheinen in Bezug des Eisenbahnwesens günstigere Verhältnisse einzutreten, als es bisher der Fall gewesen ist. Man hat auch dorten die Wichtigkeit erkannt, Bahnen auf größere Strecken auf Kosten des Staats zu bauen und zum Nutzen des Landes mit den Bahnen der Nachbarstaaten in Verbindung zu setzen. Im verflossenen Jahr — 12. Mai — wurde von der Deputirtenkammer das Gesetz für die Anlage von Eisenbahnen angenommen. Französische Blätter, wie auch die Oberpostamts-Zeitung vom 6. April d. J. commentiren diese Beschlußnahme folgendermaßen: Frankreich soll ausgestattet werden mit einem Bahn-Netze, das von der Hauptstadt bis nach den Gränzen das Land in sechs großen Linien zu durchfurchen bestimmt ist. Die Nordlinie wird Belgien berühren und eine rasche Verbindung mit England herstellen: Paris, Brüssel, London, kommen sich auf wenige Stunden nahe. Die Linie nach Strasburg, von Westen nach Osten,

Digitized by Google

die Bahn von Havre nach Paris fortsetzend, verknüpft die Küste des Oceans mit dem Rhein und mit Deutschland.

Die Eisenbahn nach dem mittelländischen Meere, welche sammt der Bahn nach Belgien die große Ader vom Norden nach dem Süden completirt, vereinigt Paris, Lyon und Marseille; gegen ihren Mittelpunkt hin, bei Dijon, spaltet sie sich, um die Rhone mit dem Rhein, Lyon, Mühlhausen und Strasburg mit der Schweiz in Verbindung zu bringen. Die doppelte Oceanlinie nähert durch einen ihrer Bahnzüge Bordeaux dem Centrum und der Hauptstadt Frankreichs, und wendet sich südwärts zur spanischen Grenze, während der andere von Nantes über Tours und Orleans nach Paris geht.

Fügt man zu diesen Bahnlinien noch jene von Marseille nach Bordeaux, so hat man das ganze von der Kammer votirte Bahnsystem. Es begreift dasselbe eine Strecke von 3600 Kilometer (900 Lieues), wird über eine Milliarde kosten (die Angaben variiren zwischen 1000 und 1600 Millionen Franken), und dürfte, wenn Alles nach Wunsch geht und der Friede erhalten bleibt, in zehn bis zwölf Jahren zu Stande kommen.

Die Anlage der dekretirten Eisenbahnen geschieht auf Kosten des Staats und der von den Bahnlinien durchschnittenen Departements und Gemeinden, unter Mitwirkung der Privat-Industrie (der Actien-Gesellschaften). Die Gelder für Terrain-Erwerbungen schießt der Staat vor; zwei Drittel des Betrags werden von den Departements und Communen ersetzt. Die Erdarbeiten läßt der Staat durch seine Ingenieurs herstellen; die Eisenbahn selbst (die Schienen) und was an Material zum Betrieb erforderlich ist, übernehmen Compagnien, welchen die Bahnen zur Ausbeutung auf eine Reihe von Jahren, unter Auflegung eines Tarifs, in Pacht gegeben werden.

Man muß gestehen, daß der Plan dieses Eisenbahn-Netzes colossal ist. Ob er ganz zur Ausführung kommen und bei der Variabilität der Ministerien immer gleiche Anhänger finden wird, muß die Zeit lehren. Auf jeden Fall wird an einzelnen Punkten schon sehr rasch zur Ausführung geschritten, wie die in öffentlichen Blättern vielfach ausgebotenen Arbeiten und Einladungen zu Lieferungen für die Eisenbahn-Anlagen sattsam beweisen.

Die Nordbahn, in welche die belgischen Bahnen münden und sich mit England verbinden, wird wohl die erste der größeren Strecken sein, welche in den Verkehr kommen.

Digitized by Google

Bereits hat die Regierung einen Vertrag in Betreff der nordischen Bahn mit einer anglo-französischen Compagnie abgeschlossen.

Nach diesem Vertrag würde die Bahn über Amiens und Arras nach Douai und von da über Lille und Valenciennes an die belgische Grenze führen. Zwischen Douai und Lille geht eine Seitenbahn nach der Küste, d. i. nach Calais und Dünkirchen. Der Staat liefert das Terrain und stellt die Erdarbeiten her; die Compagnie legt die Schienen, schafft die Locomotiven an und leitet den Betrieb: nach Ablauf von vierzig Jahren übernimmt der Staat das Material der Bahn gegen Entschädigung nach dem Schätzungswerthe. Der Tarif für Fortschaffung der Reisenden ist auf 9 resp. 6 Centimes pr. Kilometer für die zwei Wagen-Classen bestimmt.

Der rühmlichst bekannte englische Techniker, Hr. Robert Stephenson, hat über diese Bahnanlage eine ebenso interessante als wichtige Berichterstattung geliefert. Dieselbe ist mit den genausten Details aller auf die Bahnanlage bezüglichen Gegenstände versehen, berührt dabei das englische und belgische Eisenbahnwesen auf eine eben so sachkundige als belehrende Weise und gibt in ausführlichen Tabellen und Uebersichten Behufs geeigneter Vergleichungen, die Betriebsverhältnisse der oben benannten Eisenbahnanlage an.

Wir können nur bedauern, daß der Umfang dieser werthvollen Berichterstattung nicht zuläßt, dieselbe in unsere Mittheilung über das Eisenbahnwesen einzuflechten, hoffen aber später eine Gelegenheit zu finden, daraus mehrere sehr interressante statistische Angaben über Eisenbahnen zur Veröffentlichung zu benutzen.

Wir glauben übrigens nicht, daß der von der Regierung mit dieser anglo-französischen Compagnie abgeschlossene Vertrag von den französischen Kammern — wohin derselbe nochmals zur Berathung kommt — genehmigt werden wird, indem bereits die Blätter aller Farben sich mißbilligend darüber aussprechen. Auch können wir unser Befremden nicht bergen, warum die französische Regierung, die so reich an Mitteln und Intelligenz ist, die Bahnen nicht auf Staatskosten betreiben läßt. Halbe Maßregeln sind in der Regel gar keine und so werden die Verträge, welche nach den jetzt bestehenden Ansichten mit Privaten abgeschlossen werden sollen, den Nutzen nicht bringen, der zum Wohl des ganzen Landes daraus entspringen soll, sondern hauptsächlich Gegenstand der Speculation werden und der Agiotage einen ergiebigen Tummelplatz einräumen.

Digitized by Google

So lange noch keine bestimmte Erfahrungen für Anlage und Betrieb großer Eisenbahnstrecken vorlagen, war es ganz in der Ordnung, daß große Staaten mit Anlage der Bahnen auf Staatskosten zögerten. Jetzt aber, wo England's, Amerika's, Belgien's und Deutschland's Anlagen zur Betrachtung vorliegen, wo die Wissenschaft bei dieser neuen Erfindung mit raschen Schritten vorschreitet, sollte Frankreich, welches Alles was es zu diesen Unternehmungen bedarf in seinen eigenen Kräften findet, den Betrieb seiner auf Kosten des Staats angelegten Bahnen nicht den Händen von Privaten übergeben und Gegenstand der Speculation werden lassen, sondern, dem Beispiele Belgiens folgend, dieselben von Seiten des Staats überwachen und leiten.

Hoffen wir daher eine entsprechendere Lösung dieser Frage als sie bisher in Aussicht genommen war, zumal die zu erwartenden Debatten bei der Berathung über den wegen der Nordbahn abgeschlossenen Vertrag die Nachtheile erörtern und bezeichnen werden, welche aus solchen Privatverträgen erwachsen.

Uebergehend zu den Verhältnissen der Eisenbahnen, welche in Frankreich bereits dem Verkehr übergeben sind und von Privatgesellschaften betrieben werden, so erfreuen sich solche im Allgemeinen keiner besonders lohnenden Erfolge. Die dankbarste davon ist die Bahn von Paris nach St. Germain. Die Ausgaben dieser 5½ Stunden langen Bahn beliefen sich am 31. December 1842 auf 18,850,859 Francs 53 Cent., und die Rechnungsstellung für den Dienst des Jahres bezeichnet eine Einnahme von . . . . . 1,404,573 Fcs. 10 Ct.
und eine Ausgabe von . . . . . 615,538 „ 60 „
daher sich ein Ueberschuß von 789,034 Francs 50 Cent. ergibt.

Nach Abzug der Zinsen für die Obligationen der späteren Anleihen und sonstiger laufenden Rechnungen verblieben zur Vertheilung an die Aktionäre Fcs. 390,000. — Ct. und für die Reserve Fcs. 35,934. 5 Ct.

Die Einnahmen ergaben sich aus nachstehenden Rubriken:

a) Für Transport von 1,078,260 Reisenden	Fcs.	1,130,923. 15 Ct.
b) „ Transport von Gepäck, Cokes ꝛc.	„	91,193. 84 „
c) Vergütung der Versailler Bahn für Mitbenutzung der Bahn	„	164,188. 38 „
d) Zahlungen von der Post	„	6,000. — „
e) Einkünfte aus Grundstücken	„	12,267. 73 „
	Fcs.	1,404,537. 10 Ct.

Digitized by Google

Die Ausgaben zerfallen in nachstehende Posten:

a) Verwaltungskosten	Fcs.	44,619.	87 Ct.
b) Allgemeine Unkosten, als Assekuranz, Bureau-Miethe, Drucksachen, Schreibmaterialien, Entschädigungen ꝛc.	„	40,326.	98 „
c) Unterhalt und Beaufsichtigung der Bahn.			
Unterhalt der Bahn	„	40,047.	63 „
„ „ Kunstbauten	„	17,921.	53 „
Inspektion und Aufsicht	„	31,230.	37 „
d) Kosten der Bahnhöfe.			
Bahnhof zu Paris, Personal u. Kosten .	„	14,747.	94 „
„ „ Pecq, „ „ „ .	„	11,710.	27 „
Heizung und Beleuchtung der Bahnhöfe und Zwischenstationen	„	24,317.	22 „
e) Transportkosten.			
Unterhalt u. große Reparatur der Maschinen	„	70,885.	31 „
„ der Wagen	„	47,392.	97 „
Besoldungen der Mechaniker und Heizer	„	45,978.	62 „
„ „ Condukteure	„	8,145.	8 „
Feuerung der Maschinen	„	117,776.	25 „
Wagenschmiere und Oel	„	8,514.	90 „
Wasser für die Maschinen	„	5,427.	85 „
f) Kosten der Omnibus zu Paris, Nanterre, Pecq, und Beisteuer zu verschiedenen Fuhrwerken	„	33,245.	76 „
g) Contribution ꝛc.			
Abgaben auf die Preise der Plätze . . .	„	44,859.	11 „
„ „ „ Wagen	„	883.	99 „
Honorar der Polizei-Commissäre . . .	„	7,506.	95 „
	Fcs.	615,538.	60 Ct.

Der Dienst auf dieser Bahn wird mit lobenswerthem Eifer betrieben und von einem sehr tüchtigen Direktor, Herrn Perrier, überwacht und geleitet.

Gleich befriedigende Resultate ergibt die Eisenbahn von Paris nach St. Cloud und Versailles — rechtes Ufer — nicht, obschon sie

Digitized by Google

sich einer sehr guten Verwaltung und Geschäftsführung erfreut. Die Rechnungstellung vom 31. Dezbr. 1842 bezeichnet für diese Eisenbahn-Unternehmung eine Totalausgabe von Fcs. 18,236,016. 37 Cts.

Die Einnahmen haben in diesem Jahr eine bedeutende Verminderung erlitten, wozu namentlich das unglückliche Ereigniß vom 8. Mai die Hauptveranlassung war.

Im Jahr 1841 wurden 1,342,083 Personen befördert und dafür Fcs. 1,383,098. 20 Cts. vereinnahmt, während im Jahr 1842 nur 1,165,288 Personen die Bahn benutzten und Fcs. 1,237,040. 90 Cts. eingenommen wurden, daher sich auf diese Rubrik eine Verminderung von Fcs. 146,057. 30 ergibt. Die Gesammt-Einnahmen auf dieser Bahn betragen:

a) Personen-Transport	Fcs.	1,237,040. 90 Ct.
b) Transport von Gütern, Bagage ꝛc. .	„	66,681. 53 „
c) Diverse Einnahmen	„	2,552. 90 „
	Fcs.	1,306,275. 33 Ct.
Hiervon sind abzuziehen:		
Vergütung an die Gesellschaft der St. Germain Bahn	„	164,188. 38 „
	Fcs.	1,142.086. 95 Ct.

Die Ausgaben zerfallen in:

a) Verwaltungskosten:		
Personal der Central-Verwaltung. Einnehmer, Controle ꝛc.	Fcs.	45,561. 99 Ct.
b) Allgemeine Ausgaben:		
Contributionen, Assekuranz, Miethen, Drucksachen, Bureaukosten ꝛc. . . .	„	39,510. 16 „
c) Unterhalt und Beaufsichtigung der Bahn:		
Unterhalt der Bahn und Bauten . . .	„	48,111. 82 „
Inspektion und Aufsicht	„	41,298. 97 „
d) Kosten der Bahnhöfe:		
Bahnhof zu Paris, Personal und Kosten	„	18,384. 68 „
„ „ Versailles und St. Cloud .	„	26,305. 22 „
Heizung und Beleuchtung der Bahnhöfe und Zwischenstationen	„	32,914. 76 „
Transport . .	Fcs.	252,087. 60 Ct.

Digitized by Google

	Transport . .	Fcs.	252,087. 60 Ct.
e)	**Transportkosten:**		
	Unterhalt und große Reparaturen der Maschinen	„	96,348. 71 „
	Unterhalt der Wagen	„	64,446. 15 „
	Besoldung der Maschinisten und Heizer .	„	62,649. 84 „
	„ „ Condukteure	„	11,295. 72 „
	Feuerung der Maschinen	„	192,871. 52 „
	Schmiere und Oel	„	13,520. 36 „
	Wasser für die Maschinen	„	14,182. 22 „
f)	**Kosten der Omnibus:**		
	Omnibus zu Paris, Versailles, und Beisteuer zu verschiedenen Fuhrwerken . .	„	28,012. 93 „
g)	**Indirekte Contributionen ꝛc.:**		
	Abgaben auf die Preise der Plätze . .	„	34,885. 67 „
	„ „ „ „ „ Wagen . .	„	651. 61 „
	Honorar der Polizei-Commissäre . . .	„	7,368. 5 „
		Fcs.	778,320. 38 Ct.

Zieht man die Ausgaben von den Einnahmen ab, so bleibt zur Verabreichung von Dividenden an die Aktionäre, Verzinsung der später aufgenommenen Capitalien und zur Reserve-Anlage nur noch die Summe von Fcs. 363,766. 57 Ct., wovon 313,660. 48 Ct. zur Verzinsung der Obligationen der späteren Anleihe und der Rest zur Vermehrung des Reservefonds verwendet wurde. Eine Dividende-Zahlung an die Aktionäre konnte, sowie auch im verflossenen Jahre, nicht stattfinden.

Ohngeachtet anderen Eisenbahnen von der Regierung mannigfache Vortheile zugeführt worden sind, erfreute sich diese Bahn keines einzigen, sondern war vielmehr genöthigt, während die Aktionäre seit einigen Jahren von ihren Capitalien keine Renten zogen, an den Staat hohe Abgaben und Kosten für die Polizei ꝛc. zu entrichten, die sich für das Jahr 1840 auf . . . . . Fcs. 72,842. 9 Ct.

„ „ „	1841 „	„	64,734. 38 „
„ „ „	1842 „	„	42,905. 33 „
	in Summa auf	Fcs.	180,481. 80 Ct.

belaufen. —

Digitized by Google

Die Bahn von Paris nach Versailles (linkes Ufer) ist in sehr ungünstigen Verhältnissen. Schon vor dem unglücklichen Ereigniß am 8. Mai v. J. hatte dieses Unternehmen mit vielen Widerwärtigkeiten zu kämpfen, indem die Fonds nicht hinreichten, die unumgänglich nothwendigen Arbeiten an der Bahn zu vollenden und den Bahnbetrieb mit dem erforderlichen Material zu unterhalten. Nach der Catastrophe vom 8. Mai vermehrten sich die Mißstände noch mit Prozessen und sonstigen Anforderungen und erreichten den höchsten Punkt, als unter den Aktionären Spaltungen entstanden, wodurch das Unternehmen dem Untergang immer näher geführt wurde. Eine am 25. Okt. v. J. gehaltene Generalversammlung der Aktionäre war so stürmisch, daß nur durch das Einschreiten der Polizei die Ordnung hergestellt und erhalten werden konnte.

Da die Absicht, die Bahn auf 30 Jahre in Pacht zu geben, sich eben so wenig realisirte, als jene, das Unternehmen mit einem neuen Anlehen von Drei Millionen zu stützen, so ist nicht zu bezweifeln, daß dasselbe über kurz oder lang — mit großem Verluste, wobei die Regierung mit fünf Millionen betheiligt ist — sich auflösen wird.

In Folge des Ereignisses vom 8. Mai war der Bahndienst unterbrochen, und sowohl dadurch als auch wegen anderer ungünstiger Verhältnisse wurden Verkehr und Einnahme so vermindert, daß die Ergebnisse des Jahres 1842 zur Vergleichung mit den übrigen Bahnen nicht dienen können, und deren Mittheilung daher als überflüssig unterbleibt.

Vor etlichen Wochen (M. April) hätte beinahe wieder ein unglückliches Ereigniß auf dieser Bahn stattgefunden, indem kurz nach dem Vorüberfahren des Wagenzugs, sich an einem hohen Einschnitte Erdmassen ablösten und auf die Bahn stürzten.

Wenn man die mannichfachen Mängel und Erfordernisse erwägt, welche bei dieser Bahn noch bestehen, so ist es wirklich befremdend, daß unter diesen Umständen der Betrieb derselben geduldet wird.

Die Eisenbahn von Paris nach Orleans, welche seit 1840 bis nach Corbeil im Betrieb ist, kann nur lobend erwähnt werden, indem Anlage und Betrieb der Bahn allen Anforderungen entsprechen. Mit Eröffnung der Bahn nach Orleans ist Corbeil mittelst einer Zweigbahn mit der Hauptbahn verbunden. Die Bahn von Paris nach Orleans hat eine Länge von 121,067 Metres (30 Lieues) und ihre Hauptstation zu Paris ist auf dem **Boulevard de l'hopital**.

Digitized by Google

Im Jahr 1842 wurden auf der Strecke von Paris nach Corbeil (30,520 Metres) 934,323 Personen befördert und Fcs. 1,319,664. 10 Ct. dafür eingenommen. —

Die Eröffnung der Eisenbahn von Paris nach Rouen hat nun ebenfalls stattgefunden. Die Länge dieser Bahn beträgt 34 Lieues und berührt als Hauptplätze Maisons, Poissy, Meulan, Mantes, Bonnieres, Vernon, St. Pierre de Bouvray (nach Louviers), und Pont de l'Arche (nach Elbeuf). Ohnerachtet sehr schwieriger Terrainarbeiten, 4 Tunnels, Dämmen und Einschnitten, vier großen und mehreren kleineren Brücken ꝛc. wurde die Bahnanlage dennoch in dem kurzen Zeitraume von 18 Monaten durch englische und französische Arbeiter unter der Leitung des Ingenieurs Locke ausgeführt. —

Die Bahn von Basel nach Straßburg hatte im Jahr 1842 einen sehr lebhaften Verkehr.

Nach der vor kurzem in Paris den Aktionären vorgelegten Rechnung betragen die Aktiven und Passiven der Bahn 44,015,769 Fcs. 78 Ct.

Die Zahl der im Jahr 1842 beförderten Reisenden beträgt 726,799 Personen und die Gesammteinnahme beläuft sich auf Fcs. 1,915,897. 95 Ct.; dieselbe zerfällt in nachstehende Rubriken:

a) Personenverkehr	Fcs.	1,574,120. 23	Ct.
b) Gepäck	„	45,145. 80	„
c) Gütertransport	„	225,142. 92	„
d) Zuschuß der Bahn von Thann nach Mühlhausen	„	71,489. —	„
Total	Fcs.	1,915,897. 95	Ct.

Die Ausgaben für den Dienst stellen sich auf Fcs. 1,474,923. 42 Ct. und es verbleibt somit nach Abzug derselben von der Einnahme die Summe von Fcs. 440,974. 63 Ct. zur Vertheilung an die Aktienbesitzer.

Vorstehende nicht unbedeutende Ausgaben detailliren sich folgendermaßen:

a) Verwaltungskosten:

Central-Administration zu Paris . . .	Fcs.	23,674. 20	Ct.
Administration im Elsaß	„	54,417. 10	„
Transport . .	Fcs.	78,091. 30	Ct.

Digitized by Google

		Transport	Fcs. 78,091. 30 Ct.
b) Polizei, Ueberwachung und Unterhaltung der Bahn.			
Gehalt der Inspektoren, Conducteure, Aufseher, Wächter und Bahnwärter	Fcs. 204,780. 25 Ct.		
Verschiedene kleinere Ausgaben . . .	„ 22,623. 40 „		
Materialien zum Unterhalt der Bahn	„ 8,637. 50 „		
	Fcs. 236,041. 15 Ct.		
ab: der Ertrag der Böschungen . .	„ 2,651. 40 „		
		„	233,389. 75 „
c) Transportkosten:			
Gehalte der Maschinisten und Heizer, Controleur, Wagenwärter und der bei Cokes und Wasser verwendeten Arbeiter . .		„	162,387. 40 „
Aufwand von Brennmaterial		„	414,170. 20 „
„ „ Schmiere und Oel . . .		„	50,930. 22 „
Verschiedene Ausgaben		„	6,099. 45 „
d) Dienst auf den Stationen:			
Gehalte der Stations-Chefs der Hauptbahnhöfe, Portiers ꝛc. und Bahnhofarbeiter		„	67,650. 65 „
Verschiedene Ausgaben		„	9,246. 15 „
Beleuchtung		„	14,659. 60 „
e) Unterhalt des Materials:			
Gehalte der Chefs d'Ateliers, Aufseher u. Arbeiter . . .	Fcs. 138,981. 10 Ct.		
Verschiedene Ausgaben	„ 6,110. 60 „		
Metalle, Ersatzstücke, Werkholz ꝛc. . .	„ 112,957. 48 „		
	Fcs. 258,049. 18 „		
ab: der Werth der vorhandenen Vorräthe	„ 43,146. — „		
Transport . .	Fcs. 214,903. 18 Ct.	Fcs.	1,036,624. 72 Ct.

Digitized by Google

Transport . .	Fcs. 214,903. 18 Ct.	Fcs. 1,036,624. 72 Ct.
Reparaturen außerhalb der Werkstätten	„ 29,837. 5 „	
		„ 244,740. 23 „
f) Perceptions-Kosten:		
Gehalte der Einnehmer und der Chefs der Zwischenstationen, Gepäck und Güter-Expeditoren, Wieger ꝛc.		„ 69,839. 75 „
Verschiene Ausgaben, Drucksachen ꝛc. . . .		„ 25,340. 32 „
g) Allgemeine Ausgaben (frais généraux).		
Direkte Abgaben		„ 8,831. 95 „
Indirekte Abgaben		„ 66,615. 75 „
Extraordinäre Ausgaben		„ 6,853. 95 „
Allgemeine Ausgaben		„ 16,076. 75 „
		Fcs. 1,474,923. 42 Ct.

Die Einmündung der Bahn nach Straßburg und Basel wird noch bedeutende Kosten verursachen, im übrigen aber für den Dienst von großem Nutzen sein.

Im Allgemeinen sind die Anlagekosten der Bahn etwas hoch, was indessen auch darin liegt, daß mehr nach eigenen Ansichten als nach bereits gemachten Erfahrungen gebaut worden ist, — eine Ansicht, welche viele Aktionäre dieser Gesellschaft theilen und bei der im Monat März gehaltenen Versammlung, wiewohl ohne besonderen Erfolg, auch geltend gemacht haben.

Alle anderen in Frankreich bis jetzt ausgeführten Eisenbahnen bieten nichts dar, was einer besonderen Erwähnung verdiente. Die Bahn von Lyon nach St. Etienne entspricht nicht den gehegten Erwartungen, und ist in Betreff der Dividenden-Zahlungen nicht sehr ergiebig. —

Mit demselben Maasstab müssen die Bahnen von Bordeaux-Teste, Montpellier-Cette ꝛc. bemessen werden, welche erst dann günstige Resultate ergeben, wenn sie in größere Bahnen einmünden oder dem großen Bahn-Netze näher kommen.

Welche Bahnen in Frankreich jetzt ausgeführt sind und auf welchen Grundlagen dieselben beruhen, ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Digitized by Google

Die von Privatgesellschaften ausgeführten Eisenbahnen sind: Paris - Orleans, Paris - Rouen, Paris - St. Germain, Paris-Versailles, rive droite, Paris-Versailles, rive gauche, Strasburg-Basel, Mülhausen-Thann, Montpellier-Cette, d'Alais-Nismes-Beaucaire, d'Alais à la Grande Combe, Lyon-à St. Etienne, St-Etienne-Andrezieux, Andrezieux - Roanne, Montbrison-Montron, Bordeaux à La Teste, d'Epinac nach dem Kanal Bourgogne, St-Waast-Abscon, Villers Cotterets-Port aux Perches. Für Rechnung des Staats sind die Linien von Montpellier-Nismes, Belgische Gränze, Lille-Valenciennes in Arbeit genommen worden. — Die Kosten der Ausführung der im Betrieb sich befindenden größeren Bahnen sind bereits in den vorstehenden Bezeichnungen aufgeführt.

Am Schlusse des Jahres 1842 stellte sich der Werth der Aktien und Obligationen nachstehendermaßen:

Namen der Bahnen.	Zahl der Actien.	Nominal-Werth.	Zinsen und Dividende.		Werth im Januar 1843.	
	Fcs.	Fcs.	Fcs.	Ct.	Fcs.	Ct.
St.-Germain	12,000	500	35.	—	861.	25
Versailles (rechtes Ufer)	22,000	500	—	—	305.	—
Versailles (linkes Ufer) .	20,000	500	—	—	116.	25
Strasburg-Basel	84,000	500 [1]	5.	—	203.	75
Paris-Orleans	80,000	500	20.	— [2]	627.	50
Paris-Rouen	80,000	500	20.	—	672.	50
Montpellier-Cette	6,000	500	—	—	300.	—
Mühlhausen-Thann . . .	2,600	500	25.	—	320.	—
St.-Etienne-Lyon	2,200	5000	. . .		7000.	—
	Zahl der Obligationen.	Werth der Emittirung.	Zinsen für 6 Monate.			
St.-Germain	10,000	1000	25.	—	1125.	—
Versailles (rechtes Ufer)	6,000	1000	25.	—	1000.	—
St.-Etienne-Lyon	7,219	1000	25.	—	1125.	—
Montpellier-Cette	1000	1000	27.	50	1000.	—
Mühlhausen-Thann . . .	400	1000	25.	—	1010.	—
Paris-Orleans	8,888	1125	25.	—	1185.	—

1) 150 Fcs. pr. Actie wurden vom Staate zugeschossen, welcher der Gesellschaft ein Darlehen von 12,600,000 Fcs. machte.

2) Vom Staat während der Dauer der Arbeiten garantirt. Sobald die Bahn dem Verkehr übergeben ist, erstreckt sich die Garantie auf ein Minimum von 3 pCt. Zinsen und 1 pCt. Amortissement.

Digitized by Google

Belgische Eisenbahnen.

Die Belgischen Eisenbahnen, welche sich fortwährend ausbreiten und in ihren Ausführungen vervollkommnen, haben im Jahre 1842 sich in allen ihren Einnahme-Rubriken verbessert.

Nimmt man die veröffentlichten Berichte über den Betrieb der Belgischen Eisenbahnen im Jahr 1842 zur Hand, so ergeben sich bei Bezeichnung der Jahres-Einnahmen einige Abweichungen, indem das Journal: Le chemin de fer Belge (19. Feb. 43) die Total-Einnahme auf Fcs. 7,563,000 — angibt, während andere Blätter, als: Moniteur, Emancipation und ein französisches Journal solche nur mit Fcs. 7,461,550 8 Ct. bezeichnen.

Nach den Veröffentlichungen des Belgischen Eisenbahn-Journals — welches die Zahl der Reisenden und die Einnahmen in runden Summen anführt, — ergeben sich nachstehende Resultate:

Im Jahr 1842 wurden auf den Belgischen Eisenbahnen 2,717,000 Reisende befördert.

Die Geld-Einnahme betrug während dieser Zeit 7,563,000 Fcs.

Personenfrequenz und Geld-Einnahme zerfallen in nachstehende Rubriken:

Stationen:	Personenzahl.	Einnahme für: Personen.	Kleinere Güter.	schwerere Güter.	Equipagen.	Pferde und Vieh.	Diverse Einnahmen.	Gesammt-Einnahme.
		in 1000 Fcs.						Fcs.
Brüssel (Nord) . . .	437,000	957	82	159	42	5	73	1,318,000
Antwerpen	202,000	462	64	436	17	8	46	1,033,000
Lüttich (Ans)	104,000	433	47	411	52	4	66	983,000
Gent	246,000	472	41	106	6	3	33	661,000
Löwen	123,000	207	17	185	1	1	22	433,000
Brüssel (Süd) . . .	151,000	296	28	46	11	2	16	399,000
Ostende	77,000	195	22	53	23	2	21	318,000
Courtrai	88,000	205	22	35	9	1	22	294,000
Mecheln	200,000	231	9	26	3	9	12	290,000
Brügge	121,000	193	9	14	4	4	13	237,000
Transport	1,754,000	3651	341	1471	168	39	324	5,966,000

Digitized by Google

Stationen:	Personenzahl.	Einnahme für: Personen.	kleinere Güter.	schwerere Güter.	Equipagen.	Pferde und Vieh.	Diverse Einnahmen.	Gesammt-Einnahme.
		in 1000 Fcs.						Fcs.
Transport	1,754,000	3651	341	1471	168	39	324	5,966,000
Mons	86,000	180	14	24	14	0	10	232,000
Tirlemont	62,000	95	11	46	1	7	25	185,000
Termonde	67,000	92	10	28	0	1	4	135,000
St. Trond	32,000	68	4	29	1	4	5	111,000
Soignies	29,000	37	1	33	0	0	4	75,000
Quiévrain	18,000	46	5	3	3	0	7	64,000
Hal	62,000	53	2	6	0	0	2	63,000
Waremme	27,000	34	1	15	0	0	10	60,000
Jurbise	26,000	36	3	12	0	0	2	53,000
Vilvorde	72,000	37	2	2	0	0	1	42,000
Brain-le-Comte	21,000	24	1	16	0	0	1	42,000
Deynze	38,000	34	1	1	0	0	3	39,000
Wetteren	34,000	31	2	1	0	0	0	37,000
Landen	19,000	21	1	12	0	0	0	34,000
Duffel	25,000	22	2	0	0	2	1	25,000
Aeltre	22,000	20	0	2	0	0	1	24,000
Tubize	19,000	17	1	6	0	0	1	24,000
Wäreghem	27,000	22	1	1	0	1	0	24,000
Capelle	20,000	15	1	3	0	0	0	19,000
Audeghem	14,000	15	1	0	0	0	2	18,000
Härlebeke	18,000	14	1	0	0	0	1	16,000
Tournai	4,000	13	1	2	0	0	0	16,000
St. Ghislain	12,000	11	0	1	0	0	1	13,000
Jemappes	8,000	7	0	6	0	0	0	13,000
Haut-Pré	7,000	13	0	0	0	0	0	13,000
Stationen geringerer Bedeutung	194,000	98	1	20	0	0	103	220,000
Summa	2,717,000	4676	408	1740	177	54	508	7,563,000

Wie rasch Personen- und Güter-Verkehr sich gehoben hat, ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung, welche die Erträgnisse der Bahnen seit ihrem Betriebe bezeichnet.

Digitized by Google

Jahr.	Zahl der Reisenden.	Ertrag für Personen.		Ertrag für Güter, Bagage ꝛc.		Total-Einnahme.		Ertrag der Güter.
		Fcs.	Ct.	Fcs.	Ct.	Fcs.	Ct.	
1835	421,439	268,997.	50	—	—	268,997.	50	—
1836	871,307	825,132.	85	—	—	825,132.	85	—
1837	1,384,577	1,399,988.	58	16,994.	36	1,416,982.	94	1 1/5 %
1838	2,238,303	2,935,817.	83	162,015.	57	3,097,833.	40	5 1/4 „
1839	1,952,731	3,636,544.	24	613,280.	80	4,249,825.	4	13 1/4 „
1840	2,199,319	4,046,950.	33	1,278,744.	34	5,335,167.	5	23 3/4 „
1841	2,639,744	4,113,754.	78	2,112,136.	3	6,226,333.	66	34 „
1842	2,717,000	4,676,000.	—	2,887,000.	—	7,563,000.	—	38 1/5 „

Digitized by Google

Da die Bahnstrecke zwischen Lüttich und Aachen ihrer Vollendung nahe ist und bald dem Verkehr übergeben werden soll, so ist nicht zu bezweifeln, daß Personen-Frequenz und Güter-Verkehr immer noch höher steigen werden.

Die Belgische Regierung hat durch die großartige Ausführung ihrer Eisenbahnen dem deutschen und französischen Eisenbahnwesen ungemein genützt, indem sie auf eine ebenso belehrende als gründliche Weise den Weg angedeutet hat, wie solche wichtige Unternehmungen gewürdigt werden müssen.

Der Bericht, welchen der Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 12. Juni 1842 an die Kammern über den Stand der Belgischen Eisenbahnen erstattete, ist ein höchst wichtiges und interessantes Aktenstück, das in den klarsten nnd ausführlichsten Details alles bezeichnet und beleuchtet, was Anlage und Betrieb sämmtlicher in Belgien ausgeführten Eisenbahnen betrifft.

Da wir bereits die Ergebnisse vom Jahr 1842 mitgetheilt haben, so sollen nunmehr auch die Ausgaben und sonstigen Verhältnisse dieser so großartigen Ausführungen bezeichnet werden.

Die Summen, welche am 1. Januar 1842 für die Anlage der Eisenbahnen verwendet waren, betrugen: Fcs. 102,802,330. 3 Ct.
Die von den Behörden dazu verwilligten Gelder betragen . . . . . „ 125,664,155. 30 „

mithin für das Jahr 1842 . . . . . Fcs. 22,861,825. 27 „ zu verwenden blieben.

Nach den vorgelegten Kosten-Anschlägen wird die ganze Ausführung des Bahn-Netzes von 112 Lieues, mit Einschluß des erforderlichen Materials sich auf Fcs. 153,870,905. 12 Ct. also circa 154 Millionen Franken belaufen.

Die Ausgaben für Unterhaltung der verschiedenen Bahnstrecken und die Kosten des Betriebs, sowie eine Vergleichung derselben gegen die Einnahmen, ergeben sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Digitized by Google

Jahr.	Durchlaufene Weg-stunden.	Mittelanschlag nach pro Centen der Ausgaben gegen Einnahmen.	Einnahme.		Ausgabe.		Ueberschuß.	
			Fcs.	Ct.	Fcs.	Ct.	Fcs.	Ct.
1835	10,047	62 %	268,997.	50	168,772.	73	100,224.	77
1836	29,561	52 „	825,132.	85	431,135.	67	393,997.	18
1837	61,594	84 „	1,416,982.	94	1,189,863.	34	227,119.	60
1838	129,755	88 „	3,097,833.	40	2,748,649.	39	349,184.	1
1839	174,261	72 „	4,249,825.	4	3,078,978.	65	1,170,846.	39
1840	236,221	61 „	5,335,167.	5	3,254,511.	23	2,080,655.	82
1841	289,192	68 „	6,226,333.	66	4,273,000.	—	1,953,333.	66

Digitized by Google

Da die Ausgaben gegen die Einnahmen in keinem sehr günstigen Verhältniß stehen, so verwertheten sich die dazu verwendeten Capitalien kaum mit 3%, wozu hauptsächlich die Herabsetzung der Tarife mit beigetragen hat. — In Folge einer von der Regierung in der letzteren Zeit verfügten Abänderung der Tarife und sonstiger zweckmäßiger Einrichtungen und Erleichterungen für den Transport der Güter vermehrten sich die Einnahmen und lassen erwarten, daß für das Jahr 1842 die für die Anlage der im Betrieb sich befindenden Bahnen aufgewendeten Capitalien eine angemessen Rentirung erhalten werden. —

Die jährlichen Ausgaben für den Betrieb der Belgischen Bahnstrecken, welche nicht unbedeutend sind, zerfallen in drei Rubriken:

a) Unterhaltung der Bahn.
b) Unkosten für Zug- und Transportkräfte.
c) Kosten der Verwaltung.

Die Erstere bezeichnet alles was zur Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn gehört und nimmt nach den offiziellen Veröffentlichungen Fcs. 759,946. 87 Ct. in Anspruch.

Die Unkosten für den Locomotivdienst ꝛc. betragen Fcs. 2,474,547. 06.
und jene der Verwaltung . . . . . „ 1,143,435. 72.

Beleuchtet man die jährlichen Ausgaben für die Verwaltung etwas näher, so stellen sich nachstehende Ausgabeposten heraus:

1) Central-Administration inclusive Direktion mit Fcs. 69,791. 93 Ct.	Fcs.	479,538. 10	Ct.
2) Gratificationen und Hülfeleistungen . .	„	10,350. 00	„
3) Druck- und Bureaukosten	„	71,179. 92	„
4) Verwaltung der diversen Stationen . .	„	301,592. 20	„
5) Mobilien	„	2,529. 95	„
6) Miethen	„	4,329. 42	„
7) Diverse Ausgaben	„	4,791. 43	„
8) Unvorhergesehene Ausgaben	„	5,392. 40	„
9) Verluste und Entschädigungen bei dem Gütertransport	„	9,405. 69	„
10) Unkosten und Ausgaben für den Transport der Güter ꝛc. von und nach den Bahnhöfen, Auf- und Abladen ꝛc. . .	„	254,326. 61	„

Die Details aller Ausgaben der drei Rubriken sind in einem den Kammern vorgelegten Tableau auf das klarste und umständlichste

Digitized by Google

angegeben und erläutert, dabei aber so ausgedehnt, daß es Raum und Zweck dieser bearbeiteten Uebersichten des Standes der Eisenbahnen im Jahre 1842 nicht gestatten, diese interessanten Mittheilungen darin ausführlich einzuflechten. —

Ein Gegenstand, welchem die Behörde besondere Aufmerksamkeit widmet, ist Anschaffung und Verbrauch des Brennmaterials. — Um den Verbrauch der Cokes zu zügeln und nur auf das Nothwendige zu beschränken, wurden Bestimmungen erlassen, nach welchen die Locomotivführer auf ein gewisses Quantum angewiesen werden und Prämien erhalten, wenn sie bei richtiger Dienstleistung solches nicht überschreiten. Der Erfolg dieser Verfügung entsprach allen Erwartungen, indem seit Einführung derselben sich eine Ersparniß an Brennmaterial von mehr als 15% gegen den frühern Verbrauch ergibt.

In Holland scheint man die Wichtigkeit der Eisenbahnen ebenfalls erkannt zu haben, indem auch dort die neuen Bahnen auf Kosten des Staats ausgeführt werden sollen.

Bis jetzt ist nur eine Eisenbahn im Betrieb, welche von einer Privat-Gesellschaft unter den Namen: hollandsche Itzern-Sporweg-Maatschappii gegründet wurde.

Die Bahnlinie geht von Amsterdam nach Harlem, Leiden, Haag, Delft, Schiedam und Rotterdam und ist bis auf 9 Kilometer von Haag dem Verkehr übergeben.

Die ganze Länge der Bahn bis Rotterdam ist 86 Kilometer. Die zweite im Bau begriffene Eisenbahn, welche den Namen Ryn-Sporweg führt, geht von Amsterdam nach Utrecht und Arnheim, und wird für Rechnung des Herrn Grafen von Nassau durch das Ministerium des Innern ausgeführt. Für diese Bahnanlage ist ein Anlehn von 9 Millionen Gulden gemacht und eine Zinsen-Garantie von $4^1/_2$% gegeben worden. Da bis Utrecht die Arbeiten rasch vorgeschritten sind, so soll noch in diesem Jahr diese Strecke eröffnet und in Betrieb gesetzt werden.

Die bereits bestehende holländische Eisenbahn-Gesellschaft hat durch eine veröffentlichte Rechnungs-Ablage den Stand ihres Unternehmens klar gestellt, woraus sich folgende Details ergeben.

Die Frequenz der Amsterdam-Leyden Eisenbahn (wovon die Sektion Harlem-Leiden erst im August v. J. eröffnet wurde), belief sich im Jahr 1842 auf 364,081 Personen, wobei fl. 210,574 vereinnahmt wurden.

Digitized by Google

Die Gesammt-Einnahmen betrugen:

a) Aus dem Betrieb	fl.	210,574.	34 kr.
b) Interessen-Rechnung	„	16,710.	6 „
c) Rest des Ueberschuß-Saldo von 1841 . .	„	21.	30 „
In Summe	fl.	227,305.	70 kr.
bringt man hiervon in Abzug die Unkosten des Bahnbetriebs mit	„	153,104.	66 „

so verbleibt zur Vertheilung ein Ueberschuß von fl. 74,201. 4 kr.

Im Dienste befinden sich 12 Locomotive, 73 Personenwagen und 8 Transportwagen. Für die ganze Bahnanlage wurde ein Capital von 6½ Millionen aufgenommen, was aber für alle Erfordernisse schwerlich ausreichen mögte. —

Da diese Bahn-Anlage in der Haupt-Rechnungsstellung für 1842 mit fl. 5,109,690. 15 kr. debitirt ist, so war das Resultat für die Interessenten nicht sehr lohnend; daher für dieses Jahr nur eine Dividende von 2% gegeben werden konnte.

Wir wollen, ehe wir zu den deutschen Eisenbahnen übergehen, auch noch die Verhältnisse der Eisenbahnen in Rußland bezeichnen.

Russische Eisenbahnen.

In Rußland besteht ausser der Zarskoe-Selo Eisenbahn, welche von einer Privat-Gesellschaft erbaut worden ist, bis jetzt keine weitere Bahn-Anlage. Die Eisenbahn nach Moskau soll auf Kosten der Krone erbaut und verwaltet werden. Dieses großartige Unternehmen wird in vielfacher Beziehung wichtig und dem Interesse des Landes nützlich sein, auch um so gewisser eine gründliche Ausführung erhalten, als es Wille des Kaisers ist, und Rußland in der Tüchtigkeit seiner Ingenieure und sonstigen Mitteln alle erforderlichen Kräfte besitzt, ein so großes Werk in das Leben zu rufen.

Die Eisenbahn von Petersburg nach Zarskoe-Selo hat im Jahr 1842 einen sehr lohnenden Dienst gehabt, indem Einnahmen und Personenfrequenz sich merklich gegen 1841 verbessert haben und der Dienst mit der größten Regelmäßigkeit von Statten ging.

Die Anzahl der Reisenden vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1842 betrug:

Digitized by Google

Zwischen St. Petersburg u. Zarskoe-Selo	482,200	auf R.	207,599. 50 C. S.
„ Zarskoe-Selo und Pawlowsk	117,855	„ „	18,025. 30 „
„ St. Petersburg u. Pawlowsk	76	„ „	51. 85 „
von der Moskauer Chaussee	2,060	„ „	412. — „
	602,191	auf R.	226,088. 65 C. S.

Wird diese Anzahl Reisender auf die ganze Bahnstrecke reduzirt, so erhält man 432,294 Reisende, welche einmal die Reise auf der ganzen Länge der Bahn machten.

Das sämmtliche Passagiergeld betrug Rb. 226,088. 65 Cop. Silber, daher im Durchschnitt jeder Reisende von St. Petersburg bis Pawlowsk 52,30 Cop. Silber bezahlt.

Die Transportkosten eines jeden Reisenden von St. Petersburg bis Pawlowsk betrugen 9,16 Cop. Silber; sämmtliche Auslagen aber 24,67 Cop. auf jeden, und der Gewinn 30,41 Cop.

Die Maschinen fuhren überhaupt 98,475 Werst, und da die Transportkosten sich auf Rub. 39,615. 15 Cop. Silber belaufen, so kann man für jede Werst 4,022 Cop. annehmen.

Die mittlere Dauer aller Fahrten zwischen St. Petersburg und Zarskoe-Selo war 40, 1 Minuten, folglich 32, 17 Werst in der Stunde.

Die schnellste Fahrt wurde in 27 Minuten gemacht, also 47, 77 Werst in der Stunde.

Im Ganzen wurden 3,792 Fahrten mit 21,363 Equipagen und 432,294 Passagieren gemacht, woraus sich ergibt, daß im Durchschnitt 5, 6 Equipagen und 114 Passagiere auf jede Fahrt kamen und jede Fahrt 10 Rub. 45 Cop. kostete.

Der Gütertransport bestand aus 267 Waggons Meublen, 1410 Waggons verschiedener Güter, 183 Waggons Vieh und 359 Waggons Schotter und Erde.

Die Unterhaltung der Bahn kostete Rub. 8,777. 92 Cop. Silber, folglich Rub. 315. 12 Cop. Silber jede Werst.

Die Gesammt-Einnahme betrug .	Rub.	238,138.	9 Cop. Silber,
Verausgabt wurden	„	106,669.	10 „ „

es ergibt sich mithin ein Ueberschuß von Rub. 131,468. 99 Cop. Silber, und ein vermehrter Gewinn gegen das Jahr 1841 von Rub. 17,589. 41 Cop.

Die Ausgaben betrugen nur 45% der Brutto-Einnahme, welches in jeder Hinsicht ein angenehmes Resultat ist, und detailliren sich folgendermaßen:

Digitized by Google

1) Unterhaltungskosten der Bahn u. Gebäude	Rub.	28,131. 3	Cop.
2) Transportkosten	„	39,615. 15	„
3) Verwaltungskosten u. diverse Ausgaben .	„	24,710. 98	„
4) Auslagen zum Vergnügen des Publikums	„	14,211. 94	„
Summa	Rub.	106,669. 10	Cop.

Die Einnahmen zerfallen in nachstehende Posten:

1) Von den Passagieren	Rub.	226,088. 65	Cop.
2) Von dem Gütertransport	„	3,891. 26	„
3) Für die kaiserlichen Fahrten	„	671. —	„
4) Von der Post	„	171. 42	„
5) Pachtschilling für das Vauxhall-Gebäude in Pawlowsk	„	2,400. —	„
6) Pachtschilling der Zarskoe-Selo-Station	„	1,715. —	„
7) „ „ St. Petersburg-Station	„	1,047. 57	„
8) Für die Gemüsegärten	„	514. 28	„
9) Diverse Einnahmen	„	898. 38	„
10) Interessen-Conto	„	740. 53	„
Summa	Rub.	238,138. 09	Cop.

Die Vertheilung des Ueberschusses fand wie nachstehend statt:

1) Zinsen und Tilgung der von der Regierung gemachten Anleihen	Rub.	29,999. 40	Cop.
2) Dividende für 1842	„	60,000. —	„
3) An die Herren Direktoren 8% von der Netto-Revenue, nach Abzug der Zinsen und Tilgung der Anleihen	„	8,117. 56	„
4) Reserve-Capital	„	33,352. 03	„
Zusammen	Rub.	131,468. 99	Cop.
welche zuzüglich der Ausgaben von	„	106,669. 10	„

die Total-Einnahme von Rub. 238,138. 09 Cop. ausgleichen.

Auch auf dieser Bahn wurde anstatt der früheren Feuerung der Locomotive mit Cokes, die Holzfeuerung eingeführt, worin eine Haupt-Ursache der erzielten Ersparnisse liegt.

Unter der Leitung des Herrn Obrist von Romanoff wird die Bahn in jeder Beziehung kräftig und gut administrirt.

Indem wir die Uebersichten der Verhältnisse der Amerikanischen,

Digitized by Google

Englischen, Französischen, Belgischen, Holländischen und Russischen Bahnen hiermit schließen und zu den deutschen Bahnen übergehen, wollen wir noch summarisch die Längen der Bahnen bezeichnen, welche in diesen Ländern ausgeführt sind.

Die Gesammtlänge der in den Vereinigten Staaten bis jetzt wirklich ausgeführten Eisenbahnen beträgt über 1500 Stunden Wegs, die eine Ausdehnung von 4600 Stunden erhalten, wenn alle projektirten Bahnen beendet sein werden, und wovon bereits mehr als 1000 Wegstunden bis zu dem Schienenlegen vorangeschritten sind. —

Die Bahnen in England, Schottland und Irland haben eine Gesammtlänge von mehr als 1200 Stunden und sind Eigenthum von Aktiengesellschaften

In Frankreich sind bereits 840 Kilometer Eisenbahnen ausgeführt, ohne die kleinen Schienenbahnen, welche zum Dienste der Bergwerke benutzt werden und eine Gesammtlänge von 30 Lieues haben. —

In Belgien, wo das projektirte Eisenbahnnetz beinahe vollendet ist, werden sämmtliche Bahnen eine Wegstrecke von 112 Lieues einnehmen.

Deutsche Eisenbahnen.

In Deutschland ist das Eisenbahnwesen zu einer Stufe der Ausbildung gediehen, in deren Folge nunmehr bald Verbindungen eintreten werden, welche es möglich machen, sich dieses wichtigen Communicationsmittels nach allen Richtungen zu bedienen. Erst wenn alle jetzt noch projektirten Linien ausgeführt und die Einmündungen in die gegenseitigen Bahnen möglich gemacht sind, werden sich die wahren Vortheile für diese so tief in das Leben eingreifende Angelegenheit ergeben und für das Gemeinwohl förderlich werden, wenn von Seiten der Staatsregierungen diese wichtigen Unternehmungen in Schutz genommen und überwacht, Zweigbahnen nach Nebenplätzen der Hauptlinie angelegt, Tarife für Personenverkehr und Gütertransport zeitgemäß bestimmt und von dem Grundsatz ausgegangen wird, daß aus der Belebung des Verkehrs durch erleichterte Communicationsmittel für den Austausch und die Verwerthung der Producte des Bodens und der Industrie dem Staate die zuverlässigsten Quellen des Wohlstandes entspringen.

Wir sind weit entfernt, denjenigen Männern nahe treten zu wollen, welche die Eisenbahn-Fragen mit einem minder günstigen Maßstab

Digitized by Google

bemessen und im Gefolge von deren größerer Ausdehnung mehr Nachtheil als eine reelle Förderung der materiellen Interessen erblicken, glauben uns aber nicht zu irren, wenn wir behaupten, daß die Zeit früher als man denkt, manche dieser Ansichten zu einer besseren Beurtheilung führen und den Beweis liefern wird, daß bei wohlverstandener Benutzung dieser wichtigen Erfindung für den Lebensverkehr die bedeutendsten Folgen entspringen werden.

Es liegt in der Natur der Sache und in den Erfahrungen des Lebens, daß Alles was vervielfältigt und dem menschlichen Wissen zur Benutzung und Prüfung übergeben wird, in vielen seiner Einzelnheiten Vervollkommnungen erhält, welche es im Laufe der Zeit auf eine Stufe bringen, für die man bei Einführung der Sache weder eine Ahnung noch eine Aussicht hatte. Diese Resultate werden sich ergeben, wenn — wie wir schon angeführt haben — die Eisenbahnen nicht mehr vereinzelt dastehen, sondern so viel als möglich mit einander verbunden sind; wenn namentlich allgemeine gesetzliche Vorschriften für den Eisenbahn-Betrieb erlassen werden und gegenseitig berathen und mitgetheilt wird, was zum Besten dieser so wichtigen Angelegenheit Noth thut.

Die Besorgnisse für mögliche Gefahren bei dem Eisenbahndienst, die mitunter großen Unterhaltungs- und Betriebskosten, die Mannigfaltigkeit der aus unreifen Theorien entspringenden Systeme, alle diese Mißstände werden sich entfernen oder mindern, wenn die Erfahrungen der Zeit die Betriebs-Reglements dictiren und auf das hinweisen, was zur Förderung des Allgemeinen nothwendig ist. Möge daher bei der bevorstehenden Ausführung größerer Eisenbahnstrecken jetzt schon mehr an den Erfahrungen und nicht an selbst geschaffenen Idealen gehalten und die Ueberzeugung gewonnen werden, daß die bereits gebauten Bahnen hinlänglich Maß und Ziel für neue Bahnanlagen geben, und der Betrieb der deutschen Eisenbahnen, welcher in allen Beziehungen jenen der englischen und französischen übertrifft, die besten Materialien liefert, die dienstlichen Vorschriften den örtlichen Verhältnissen anzupassen und zum Nutzen des Unternehmens in Vollzug zu setzen.

Wir gehen nunmehr zu den deutschen Eisenbahnen über, wobei wir ebenfalls vorausschicken müssen, den Stand derselben nur in allgemeinen Umrissen angeben und die Erträgnisse des verflossenen Jahres bezeichnen

Digitized by Google

zu können, weil ein tieferes Eingehen in diese Materie zu weit führen und diese Arbeit in ein Werk von etlichen Bänden verwandeln würde.

Die bereits ausgeführten deutschen Eisenbahnen erfreuten sich im Jahre 1842 eines sehr lebhaften Verkehrs, und lieferten theilweise sehr lohnende Ergebnisse.

Haben einige derselben auch nicht den Hoffnungen entsprochen, die man sich davon gemacht hatte, so wird die spätere Zeit dafür entschädigend eintreten und in der Mithülfe der Staatsregierungen oder durch neue Verbindungen mit anderen Bahnen die günstigen Vortheile erlangt werden, welche bis jetzt noch nicht zu erreichen waren. —

Beleuchten wir die deutschen Eisenbahnen in ihren Einzelnheiten etwas näher.

Die rheinische Eisenbahn, welche nunmehr bald in die belgischen Bahnen einmünden wird, hat bis jetzt noch nicht die Vortheile gebracht, welche davon erwartet wurden. Es gehört nicht zum Zweck dieser Abhandlung, zu untersuchen, in wie ferne bei der Anlage der Bahn mehr oder weniger darauf zu halten gewesen wäre, minder kostspielig und entsprechender für den Betrieb zu bauen, sondern nur die jetzigen Verhältnisse zu berühren und die daraus hervorgehenden Resultate zu bezeichnen.

Im Jahr 1842 wurden auf der rheinischen Bahn (Köln-Aachen) 317,766 Personen befördert.

Die Gesammteinnahme betrug Rthlr. 268,557. 13 Sgr. 10 Pf., welche beide Rubriken sich erhöhen werden, wenn die Verbindung mit den belgischen Bahnen stattgefunden, wo dann namentlich der Gütertransport bedeutende Einnahmen erzielen wird. Demohngeachtet glauben wir nicht, daß diese Bahn sehr lohnend für die Aktienbesitzer werden wird, indem das verwendete Anlage-Kapital die eingehenden Mittel zu sehr in Anspruch nimmt und vermehrte Einnahmen aus Güterverkehr, auch vermehrte Betriebskosten erzeugen und manche andere Ausgaben im Gefolge haben, wodurch sie geschmälert werden.

Vorstehende Einnahme wurde aus nachfolgenden Rubriken erzielt:

a) Personentransport	Rthlr.	196,598.	23	Sgr.	6	Pf.
b) Nebenerträge, als: Reisegepäck, Equipagen, Vieh	„	19,550.	7	„	9	„
c) Gütertransport	„	49,945.	4	„	8	„
d) Extra-ordinäre Einnahmen .	„	2,463.	7	„	11	„
Summa . . .	Rthlr.	268,557.	13	Sgr.	10	Pf.

Digitized by Google

Die Betriebs-Ausgaben betrugen im Jahre 1842 die Summe von Rthlr. 159,916. 2 Sgr. 2 Pf., und zerfallen in:

a) Bahnunterhaltungskosten . . .	Rthlr.	38,491.	2	Sgr.	2 Pf.
b) Transportkosten	„	83,834.	23	„	2 „
c) Bahnhofs-, Empfangs-, Abfertigungs- u. Verladungs-Kosten	„	19,934.	20	„	2 „
d) Allgemeine Kosten	„	17,655.	16	„	8 „
Kosten-Summa . . .	Rthlr.	159,916.	2	Sgr.	2 Pf.

welche sich auf 59 pCt. von der Brutto-Einnahme stellen und auf 24,122 zurückgelegte Meilen berechnet, im Durchschnitt Rthlr. 6. 18 Sgr. 9 Pf. per Meile betragen.

Der Dienst auf dieser Bahn wird mit 14 Locomotiven aus verschiedenen Fabriken, 52 Personen-Wagen, 6 Bagage- und 152 Güter-Wagen ausgeführt, die noch um circa 100 Transportwagen vermehrt werden. —

Hinsichtlich des Rechnungswesens im Allgemeinen wurden in der am 6. Mai d. J. gehaltenen General-Versammlung der Actionäre die Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1837 bis inclus. 1842 folgendermaßen bezeichnet:

Einnahmen.

1800 Stück Actien, nebst Agio auf 6000 Stück	Rthlr.	4,575,000.	—	Sgr.	— Pf.
Verkaufte privil. Obligationen *)	„	2,385,225.	28	„	— „
Pacht von Grundstücken . . .	„	5,078.	14	„	10 „
Verkaufte Grundstücke	„	67,289.	14	„	6 „
Extra-ordinäre Einnahmen und Wechsel-Disconto	„	20,983.	6	„	10 „
Zurückerstattete Posten.	„	3,542.	11	„	5 „
Empfangene Vorschüsse . . .	„	504,969.	25	„	10 „
Depositen und Cautionen . .	„	8,262.	15	„	11 „
Vom Bahnbetriebe	„	342,091.	19	„	— „
Zusammen . . .	Rthlr.	7,912,443.	16	Sgr.	4 Pf.

*) Die noch übrigen privilegirten Obligationen wurden 1843 verkauft.

Digitized by Google

Ausgaben.

Errichtungskosten	Rthlr.	18,580.	29	Sgr.	6 Pf.
Technische Vorarbeiten, Instrumente und Geräthe	„	10,842.	16	„	11 „
Allgemeine Verwaltungskosten .	„	160,072.	9	„	11 „
Baurechnung, incl. Grunderwerb	„	6,123,151.	25	„	7. „
Interessen	„	781,402.	18	„	2 „
Steuern und Assekuranz . . .	„	2,272.	18	„	5 „
Vorschüsse und Zahlungen, welche am Schlusse des Jahres 1842 noch nicht definitiv verrechnet oder vertheilt werden konnten (darunter 31,092 Rthlr. für Vorarbeiten der Weiterführung der rheinischen Bahn bis zur Landesgränze bei Minden) incl. des vorräthigen Baarbestandes	„	170,755.	5	„	2 „
Bahnbetriebs- u. Unterhaltungs-Kosten	„	219,485.	9	„	2 „
Locomotiven und Wagen . . .	„	402,132.	20	„	8 „
Materialien, Magazin, Reservestücke u. Einrichtung der Werkstätten	„	23,747.	12	„	10 „
Zusammen . . .	Rthlr.	7,912,443.	16	Sgr.	4 Pf.

eine Summe, welche, wenn sie nicht schon höher ist, es noch kommen wird, und Stoff zu vielem Nachdenken gibt, wenn man berücksichtigt, daß diese Bahn zu zwei Millionen Thalern angeschlagen war. —

Wir zweifeln nicht, daß die Regierung, welche stets bereit ist, da kräftig einzuwirken, wo es Noth thut, ebenfalls sich veranlaßt fühlen wird, bei dieser Angelegenheit ihre Fürsorge eintreten und genau prüfen zu lassen, welche Mittel die geeignetsten sind, diesem Unternehmen zu nützen.

In beinahe gleicher Lage ist die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, welche gleichfalls einer kräftigen Hülfe bedarf, sich von den Wunden zu erholen, die unvorhergesehene Umstände ihr geschlagen haben.

Die Kosten dieser Bahn, bei deren Anlage vielfache und bedeutende kostspielige Terrainarbeiten stattfanden, betrugen am Schlusse des Jahres 1842 inclus. des Materials Rthlr. 1,821,610. 23 Sgr. 11 Pf.

Digitized by Google

Die Einnahmen für 11 Monate vom 1. Januar bis 30. November 1842 belaufen sich auf Rthlr. 129,645. 18 Sgr. 8 Pf.

a) Bestände vom Rechnungsjahr 1841	Rthlr.	13,597.	3	Sgr.	4	Pf.
b) Transport von 363,905 Personen	„	93,085.	7	„	8	„
c) Ueberfracht von Passagier-Gepäck	„	1,186.	—	„	—	„
d) Gütertransport	„	17,041.	20	„	3	„
e) Außergewöhnliche Einnahmen .	„	4,735.	17	„	5	„
Zusammen . . .	Rthlr.	129,645.	18	Sgr.	8	Pf.
Rechnet man die im Monat Dezember 1842 beförderten 19,113 Personen und die Gesammteinnahme dieses Monats von	„	7,689.	2	„	5	„

hinzu, so ergibt sich pro 1842 eine Totaleinnahme von . . . . . Rthlr. 137,334. 21 Sgr. 1 Pf. und eine Frequenz von 383,018 Personen.

Die Hoffnungen, welche man auf Ergiebigkeit des Güter-Transports setzte, sind hinter den gemachten Erwartungen geblieben, so wie manches sich bei diesem Unternehmen anders gestaltete, als es in der Absicht lag. Nach den Angaben betragen die Ausgaben vom Jahre 1842 für 11 Monate Rthlr. 111,855. 16 Sgr. 1 Pf., eine Summe die sehr hoch ist, wenn man die Einnahmen von nur Rthlr. 129,645. 18 Sgr. 8 Pf. gegenüberstellt.

Nach dem Protokoll der eilften Generalversammlung der Actionäre des Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahnunternehmens, betrug die Einnahme für ein volles Jahr vom 1. September 1841 bis ultimo August 1842 bei einer Frequenz von 399,328 Personen Rthlr. 117,801. 21 Sgr. 7 Pf.; davon kommen auf jede Fahrt Rthlr. 35. 17½ Sgr., auf jede Meile Rthlr. 10. 3¼ Sgr., auf jede Person 8 Sgr. 10 Pf., auf jeden Centner Güter 18½ Sgr. Die Gesammtausgabe beträgt Rthlr. 117,716. 17 Sgr. 4 Pf. und kommen davon auf die gezahlten Zinsen 28. 89 %, Unterhaltung der Bahn und Gebäude 13. 08 %, Betriebskosten 59. 23 % und die allgemeinen Verwaltungskosten 2. 80 %. Nach Abzug der gezahlten Zinsen ergibt sich eine durchschnittliche Ausgabe:

Digitized by Google

auf jede Fahrt . . . . . Rthlr. 26. 21 Sgr. — Pf.
„ jede zurückgelegte Meile . . . . „ 7. 17 „ 7 „

Die Selbstkosten der Bahn betrugen 75. 05 %; Reparaturkosten an Locomotiven und Wagen Rthlr. 11,096 3/4. Dem Reservefonds wurden verrechnet für Verschleuß von Schienen, Querschwellen und Ersatz von Locomotiven und Wagen Rthlr. 17,519.

Um die Einnahmen zu vermehren, hat für 1843 eine Erhöhung des Personentarifs stattgefunden, auch wurde eine Commission ernannt, den Bau der Bohwinkler Bahn zu beschleunigen, auf welcher der Transport von Kohlen eine nicht unbedeutende Einnahme erzielen soll.

Die andern am Rhein in Aussicht genommenen Bahnen liegen außer dem Zweck dieser Abhandlung, daher wir solche vor der Hand übergehen.

Die Taunus-Eisenbahn ergab für das Jahr 1842 sehr lohnende Resultate, indem Personen-Frequenz und Einnahmen jene des Jahres 1841 überstiegen.

Die Gesammt-Einnahmen bezeichnen sich für das Jahr 1842 mit fl. 463,804. 26 kr., inclusive der Postgebühren, welche aber nicht ganz zur Verrechnung kamen, da wegen Art und Weise der Zahlungen noch Differenzen bestehen. Auf der Bahn wurden, inclusive 4088 Postreisenden, 813,100 Personen befördert. Sämmtliche Ausgaben belaufen sich auf fl. 236,706. 25 kr., und stellen sich die Betriebskosten, nach Abzug mehrerer nicht dazu gehörenden Ausgaben, auf 49 %. Auf den Reserve-Conto und den Maschinen- und Transport-Mittel-Conto wurden fl. 31,207. 45 kr. gebracht, welche beide bereits auf fl. 85,211. 21 kr. angewachsen sind.

Ohnerachtet die Einrichtungen für den größeren Transport von Frachtgütern noch nicht Statt fanden, so wurden dennoch fl. 15,418. 37 kr. für transportirte Güter und Schlachtvieh vereinnahmt.

Gehet man in die Einzelnheiten des Bahn-Dienstes, so ergeben sich nachstehende Resultate:

Mit Ausscheidung der Postreisenden, benutzten im Jahr 1842

10,593	Personen	die 1.	Wagen-Classe
81,169	„	„ 2.	„
230,028	„	„ 3.	„
487,222	„	„ 4.	„

Digitized by Google

Auſſer den angegebenen Perſonen wurden mit den gewöhnlichen Convois befördert: 11,739 Ctr. Reiſegepäck-Uebergewicht, 5550 Ctr. Poſtgüter, 34,110 Ctr. Frachtgüter, fl. 1,286,681 Geld, 1435 Equipagen, 4795 St. Schlachtvieh, 34 St. Wildprett, 35 Haſen, 2665 Hunde und 11,534 Traglaſten.

Die ſtärkſte Frequenz fand am 17. Juli mit 11,421 und die geringſte am 22. Januar d. J. mit 513 Perſonen Statt.

Behufs des Transports von Perſonen und ſonſtiger Gegenſtände, waren 41,997 Wagen erforderlich, welche in 4123 Fahrten 36,614 Wegſtunden durchliefen, was durchſchnittlich pr. Fahrt 9 Stunden und 10 Wagen bezeichnet. Im Dienſte befanden ſich 11 Locomotive, wovon 8 von R. Stephenſon, 2 von Sharp Roberts und 1 von der guten Hoffnungshütte erbaut ſind. Die Maſchinen machten 5205 Fahrten und durchliefen 37,144 Wegſtunden. Da die Locomotive zu öfterem in Caſtel wechſeln, ſo können die angegebenen Fahrten derſelben mit denen der Wagenzüge nicht übereinſtimmen. — An Brenn-Material wurden 43,507 Ctr. Cooks verbraucht, was für die einzelne Fahrt auf die ganze Bahnlänge $11^{7}/_{10}$ Ctr., auf die Wegſtunde 1 Ctr. 17 Pfd. und auf jeden beförderten Reiſenden $5^{1}/_{3}$ Pfd. Cooks beträgt.

Scheidet man die Erträgniſſe der Poſt von den Einnahmen aus, ſo verbleiben fl. 453,555. 23 kr., was durchſchnittlich eine Tageseinnahme von fl. 1242. 37 kr. ergibt.

Werden von dieſen Einnahmen die ſämmtlichen Ausgaben von fl. 236,706. 25 kr. in Abzug gebracht, ſo bleibt ein täglicher Gewinn von fl. 594. 6 kr. Bei Berechnung der Brutto-Einnahme auf den einzelnen Reiſenden ergibt ſich eine Einnahme von $33^{1}/_{3}$ pr. Kopf, und von $30^{1}/_{3}$ kr. wenn man, was richtiger iſt, nur die Einnahme des Perſonen-Transports dabei zu Grunde legt.

Die Ausgaben bezeichnen ſich folgendermaßen:

a) Verwaltungskoſten	fl.	97,648. 35 kr.
b) Unterhalt der Bahn und Stationshäuſer . .	„	30,973. 28 „
c) Zugkräfte	„	93,578. 26 „
d) Diverſe	„	14,505. 56 „
In Summe	fl.	236,706. 25 kr.

Digitized by Google

Nachstehende Einnahmen kamen zur Verrechnung:

a) Personen-Transport	fl.	409,268. 44 kr.
b) Uebergewicht von Gepäck	„	17,672. 1 „
c) Transport von Frachtgütern	„	11,132. 57 „
d) „ „ Schlachtvieh	„	4,285. 40 „
e) „ „ Equipagen	„	9,932. 11 „
f) „ „ Diversen Gegenständen . . .	„	1,263. 50 „
g) Zahlung von der Postbehörde	„	6,289. 53 „
h) Agio-Conto ꝛc. ꝛc.	„	349. — „
In Summe	fl.	460,194. 16 kr.
Nach Abzug der Betriebskosten und sonstigen Abschreibungen, im Betrag von	„	236,706. 25 „
verbleibt ein Ueberschuß von	fl.	223,487. 51 kr.

welcher folgendermaßen zur Vertheilung kam:

1) An die Nass. Steuer-Direction	fl.	9,280. 6 kr.
2) Tantieme des Directors . .	„	1,500. — „
3) Geschenk an die Unterstützungs-Casse der Angestellten . . .	„	1,500. — „
4) Dividende à fl. 15 pr. Actie .	„	180,000. — „
5) Reserve-Conto	„	31,207. 45 „
	fl.	223,487. 51 kr.

Die sämmtlichen Ausgaben für die Bahn und Material, inclusive 11 Locomotiven, 90 Personen- und 29 Transport-Wagen, betrugen bis jetzt fl. 3,300,000.

Die finanziellen Verhältnisse der Taunusbahn werden sich noch günstiger gestalten, wenn die Bahnen vom Norden so wie jene über Darmstadt nach der Schweiz beendet sein werden, was aber keinen Maaßstab zur Beurtheilung anderer Bahnen geben kann, indem die günstigen Terrainverhältnisse sowie die Lage dieser Bahn Vortheile mit sich selbst führen, welche anderwärts mit theuren Opfern errungen werden müssen.

Die Mannheim-Heidelberger Bahn hat in ihren Betriebsverhältnissen keine wesentlichen Veränderungen erlitten. Im Jahr 1842 wurden auf derselben 307,692 Personen befördert, während die Frequenz im Jahr 1841 nur 264,685 Reisende betrug. Die Einnahme belief sich auf fl. 96,966. 53 kr.

Digitized by Google

Die Bahn ist auf Kosten des Staats erbauet und wird auch für dessen Rechnung betrieben.

Die Bahn von Frankfurt nach Darmstadt, Carlsruhe und weiter wird jener von Heidelberg nach Mannheim mannigfache Vortheile bringen.

Der Bau der Eisenbahnen wird in Baden rasch und kräftig betrieben, wie die bereits erfolgte Eröffnung der Bahnstrecke von Carlsruhe nach Heidelberg beweiset, wobei nur zu bedauern bleibt, daß Baden von der in England, Frankreich, Belgien und Deutschland üblichen Spurweite abgegangen ist, und dafür eine andere angenommen hat, welche weder Vortheile noch sonstige Vorzüge mit sich führt.

Im Uebrigen ist der Bahndienst auf den badischen Bahnen mit vieler Umsicht geordnet und verräth den kräftigen und guten Willen, welcher von oben herab diesem Staatsunternehmen zugewendet wird.

In Würtemberg hat man die wichtige Frage der Zeit in Betreff der Anlage von Eisenbahnen auf große Strecken eben so gründlich als sachgemäß erfaßt. Der Wille des Königs, der diese wichtige Unternehmungen mit dem umsichtigsten Wohlwollen begleitet, hat in den Beschlüssen der Kammern die gerechte Würdigung gefunden. Resumiret man im allgemeinen dieselben, so ergiebt sich:

1) Daß im Königreiche Eisenbahnen auf Staatskosten gebaut werden sollen, ohne den Beginn des Baues von vorheriger Vereinigung mit den Regierungen von Baden und Baiern über gegenseitigen Anschluß und Fortsetzung der Bahnen abhängig zu machen;
2) Daß in das Gesetz aufgenommen werde, daß die auf Staatskosten zu bauenden Eisenbahnen den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstadt, auf der einen Seite durch das Filzthal mit Ulm, Bieberach, Ravensberg und Friedrichshafen, auf der andern Seite mit der westlichen Gränze, so wie nördlich mit Heilbronn verbinden sollen;

   Ferner:

3) Daß für die erleichterte Verbindung der entlegenen Bezirke, theils unter sich, theils mit den Eisenbahnen durch Kunststraßen gesorgt werde. Zu diesem Zweck sollen diejenigen der Verbindungsstraßen, welche einen größeren von mehreren anderen Straßen oder mehreren Bezirken zusammen in sich vereinigenden Verkehr zu fördern oder Eisenbahnen zu vermittlen geeignet sind, in die

Digitized by Google

Verwaltung des Staats übernommen oder auf Staatskosten gebaut werden;

4) Zu den Eisenbahnkosten haben beizutragen:
   a) die Oberamtsbezirke, durch welche die Staats-Eisenbahnen ziehen, den dritten Theil der innerhalb derselben für das zum Fahrdamm und den Seitengräben der Bahnen erforderliche Grundeigenthum aufzuwendenden Kosten, und
   b) die Gemeinden, auf deren Markung Stationsgebäude und Bahnhöfe, zu welchen jedoch die Werkstätten zur Fertigung und Ausbesserung des Betriebsmaterials nicht gehören, errichtet werden, den dritten Theil der Kosten dieser Gebäude, jedoch mit Ausschluß des Bauplatzes, einmal für immer;
   c) sollen diese Kosten, in Erwägung, daß es sich hier von Staatszwecken handelte, bei welchem nur einzelne Theile des Landes betheiliget seien, innerhalb der Amtskörperschaften und Gemeinden nach dem Staatssteuerfuß umgelegt werden.

Ueber die Ausführung der verschiedenen Bahnlinien liegen bereits die gründlichsten und umfassendsten Vorarbeiten vor, die im Voraus schon eine entsprechende Ausführung erwarten lassen, als der mit diesen Arbeiten beauftragte Oberbaurath v. Bühler der tüchtige Techniker ist, diese Angelegenheiten zu einem guten Ziele zu leiten und in dem in Würtemberg heimisch gewordenen Geschäftstakt kräftige Mithülfe findet.

Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn hat ihren Dienst in einem sehr traurigen Zeitpunkt für Hamburg begonnen.

Nach dem am 27. Mai 1843 erstatteten Bericht über den Stand dieses Unternehmens ergeben sich die Passiven mit Bo. Mk. 1,816,255. 1½ Schl., welche sich übrigens nach Verwerthung disponibler Grundstücke in Bälde auf den ursprünglichen Kosten-Anschlag stellen sollen.

Vom Mai bis Ende Dezember v. J. wurden 153,648½ Personen befördert.

Die Total-Einnahme betrug . . .	Bo. Mk.	72,709.	— Schl.
Die Ausgaben erforderten	„	60,284.	1 „
wodurch sich ein Ueberschuß von . . .	Bo. Mk.	12,424.	15 Schl.

ergibt.

Die Maschinen, welche auf dieser Bahn verwendet werden, sind aus der Fabrik von Stephenson & Comp. Die Transportwagen mit

Digitized by Google

großen Federn haben 6 Räder und Abtheilungen zu 60 Personen, deren Form und Construction sich sehr empfehlen.

Da die Bahn am Schlusse des Jahres 1842 zu kurze Zeit im Betrieb war, muß es der Zeit überlassen bleiben, über den Erfolg dieses Unternehmens Näheres zu berichten.

Die Bahn von Braunschweig nach Harzburg, welche von Staatswegen erbaut wurde und für gleiche Rechnung betrieben wird, ist im Jahre 1842 von 289,454 Reisenden benutzt worden. Die Einnahme betrug Rthlr. 74466. 3 Sgr. 10 Pf. Ueber die Ausgaben der Bahn-Anlage läßt sich noch nichts genaues angeben, da der Stationshof in Braunschweig neu gebauet wird und überhaupt noch manches andere dabei nachzuholen ist.

Den Geschäftsbetrieb leitete bis vor Kurzem der im Eisenbahnfache als tüchtig erkannte Baurath Märtens.

Die Eisenbahnen nach Halberstadt und Magdeburg sind in rascher Ausführung und bald in gegenseitiger Verbindung, was für die Bahnen von Magdeburg, Berlin-Anhalt, Leipzig und Dresden von großem Nutzen sein wird.

Die Bahn, welche am 1. Juli d. J. eröffnet werden soll, wird bis Oschersleben für Rechnung Braunschweigs, und bis Magdeburg für die Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft betrieben. Um den Dienst so fördernd als möglich zu machen, sollen die Güter- und Gepäckwagen ganz durchgehen.

Da Hannover seine projectirten Eisenbahnen bereits kräftig in Angriff genommen hat und der feste Wille der Regierung die alsbaldige Ausführung der begonnenen Linien erwarten läßt, so wird Hannover bald ein Anfangspunkt für die Sächsischen, Oestlichen und Nordischen Bahnen sein und es so lange bleiben, bis die Bahnen von Kurhessen sich anschließen und alsdann in Frankfurt ausmünden.

Die Königliche Regierung hat beschlossen:

1) Eisenbahnen von Hannover über Lenthe nach Braunschweig und von Hildesheim über Lenthe (Durchkreuzungspunkt) nach Celle,
2) von Celle nach Haarburg,
3) von Hannover nach Bremen und
4) von Hannover nach Minden von Staatswegen ausführen zu lassen, wofür bereits 12 Millionen Thaler verwilligt sind.

Digitized by Google

Die Vorarbeiten für diese Eisenbahnen, in wiederholten, sorgfältig geprüften Vermessungen, Nivellirungen, Veranschlagungen bestehend, sind auf Kosten öffentlicher Kassen beschafft, und im Laufe des Jahres 1841 vollendet worden. Auf den Antrag der königlichen Regierung hat die allgemeine Ständeversammlung im Juni 1842 die zur Ausführung der oben angegebenen Eisenbahnen anschlagsmäßig erforderlichen Geldmittel aus der Landescasse auf deren Credit bewilligt, zusammen etwa zwölf Millionen Thaler, wobei jedoch angenommen ist, daß wenigstens die Hälfte der Kosten einer Bahn von Hannover nach Bremen durch die Stadt Bremen werde herbeigeschafft werden. Der Bau der Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig ist im hannoverschen Gebiete im Juli 1842 in Angriff genommen, und es sind die Erdarbeiten auf dieser Strecke gegenwärtig bereits zur Hälfte beschafft, so daß im Herbste des Jahres 1843 ein beträchtlicher Theil der Bahnstrecke dem Betriebe wird geöffnet werden können. Die erforderlichen Bahnschienen sind bereits angekauft. Auch ist ein Theil der Locomotiven, Wagen und des sonstigen Betriebs-Materials in Bestellung gegeben. Die Strecke von der hannoverschen Landesgrenze bis zur Stadt Braunschweig (etwa 2 Meilen) muß vertragsmäßig von der herzogl. braunschweigischen Regierung gebaut, und gleichzeitig mit der hannoverschen Strecke vollendet werden. Zur Ausführung des Baues der Eisenbahnen von Hildesheim nach Celle und von Celle nach Harburg sind die nöthigen Vorbereitungen (namentlich Verhandlungen mit allen betheiligten Stadt- und Landgemeinden wegen der Bahnhöfe und materiellen Beförderung des Unternehmens) eingeleitet. Der Bau dieser Eisenbahnen wird in Angriff genommen werden, sobald die dazu erforderlichen, von Ständen beantragten Gesetze erlassen sein werden. Die Ausführung des Baues der Eisenbahnen von Hannover nach Minden und nach Bremen ist von den dieserhalb mit den betheiligten auswärtigen Regierungen annoch zu treffenden näheren Verabredungen und von der definitiven Bestimmung der speciellen Benachrichtungen abhängig.

Die Leitung aller auf die Staatsbahnen bezüglichen Gegenstände und Ausführungen ist einer eigens dazu bestimmten Commission übertragen.

Die Bahn von Hannover nach Braunschweig ist bereits so weit vorgerückt, daß eine baldige Benutzung derselben zu erwarten steht.

Die Eisenbahn von Magdeburg nach Cöthen, Halle und Leipzig, für welche nach dem Hauptrechnungsabschluß vom Jahre 1842

Digitized by Google

Rthlr. 3,949,804. 3 Sgr. verausgabt sind, ist in jeder Beziehung ein gelungenes Unternehmen, das in allen seinen Ausführungen die Tüchtigkeit der Dirigenten erblicken läßt, und namentlich in Herrn Costenoble einen Betriebs-Dirigenten hat, wie wenige Bahnen einen solchen besitzen.

Der jährliche Geschäftsbericht für die Zeit vom 15. Mai 1842 bis 7. April 1843 bezeichnet die Einnahmen auf Rthlr. 523,724. 10 Sgr. 10 Pf. und die Ausgaben mit Rthlr. 317,873. 27 Sgr. 6. Pf., welche abzüglich von den Einnahmen einen Gewinn von Rthlr. 205,850. 27 Sgr. 6 Pf. übrig ließen, der mit Rthlr. 44,850. 27 Sgr. 6 Pf. zu Gunsten des Reservefonds und mit Rthlr. 161,000. zu Gunsten der Actionäre (à Rthlr. 7. per Actie) verwendet wurde.

Der Verkehr auf der Bahn war sehr lebhaft, indem 544782 Personen und 891272½ Ctr. Güter befördert wurden.

Die Einnahmen bildeten sich:

a) Aus Personentransport			Rthlr.	306,547.	27 Sgr.	10 Pf.
b) Gepäck			„	7,981.	18 „	1 „
c) Equipagen			„	12,219.	23 „	10 „
d) Eilgüter			„	11,147.	1 „	1 „
e) Viehtransport			„	1,418.	11 „	8 „
f) Gütertransp. Rthlr. 192270. 11 S. 5 Pf.						
Hiervon ab, Transport von und nach den Bahnhöfen . „	18,369. 2. „ 3	„ „		173,901.	9 „	2 „
g) Transport von Baumaterialien . .			„	6,000.	— „	— „
h) Miethen			„	297.	5 „	— „
i) Diverse			„	4,211.	4 „	2 „
		In Summe	Rthlr.	523,724.	10 Sgr.	10 Pf.

Die Ausgaben zerfallen in nachstehende Rubriken:

a) Allgemeine Verwaltungskosten . .	Rthlr.	13,035.	14 Sgr.	5 Pf.
b) Unterhalt der Bahn und Gebäude	„	46,125.	16 „	6 „
c) Kosten der Transporte	„	181,769.	18 „	— „
d) Bekleidung	„	2,322.	11 „	7 „
e) Diverse	„	9,825.	5 „	5 „
f) Verzinsung der Prioritäts-Actien	„	27,218.	— „	— „
g) Amortisation der „	„	10,900.	— „	— „
h) Antheil der Leipz.-Dresdn. Eisenb. an dem Ertrag der sächs. Bahnstrecke	„	26,677.	7 „	5 „
Zu Summe	Rthlr.	317,873.	13 Sgr.	4 Pf.

Digitized by Google

daher nach Abzug der drei letzten Posten f. g. h. sich die Betriebskosten nicht ganz auf 49 pCt. der Brutto-Einnahme stellen.

Die Unterhaltung der Locomotive und Wagen erforderte eine Summe von mehr als Rthlr. 40,000. — Mit Ausschluß einer in eigner Werkstätte angefertigten Maschine sind sämmtliche Locomotive von Sharp Roberts & Comp. geliefert.

Das zweite Bahngeleise, welches seiner Vollendung nahe ist, wird sehr bald durchlaufend benutzt werden können und dem Dienste noch manche wesentliche Erleichterung bringen.

Da die Details der Betriebskosten bei größeren Bahn-Anlagen von mehrfachem Interesse sind, so werden wir solche dabei anführen.

Die aus dem Betriebe der Magdeburg-Leipziger Bahn direct resultirenden Einnahmen ergeben Rthlr. 519,216. 1 Sgr. 8 Pf. und beträgt daher für jede der durchlaufenen Nutzmeilen Rthlr. 9. 25 Sgr. 2 Pf. Die Maschinen haben 52763 Nutzmeilen durchlaufen.

Der Personenverkehr hat im Durchschnitt für jede Person 17 Sgr. 3,84 Pf. eingebracht.

Die Einnahmen für Güter und Eilgut betrugen Rthlr. 185,048. 10 Sgr. 3 Pf. — daher pr. Centner 6 Sgr. 2,74 Pf. und 6,69 Pf. für jeden auf die Länge einer Meile transportirten Centner.

Da die Betriebskosten Rthlr. 253,078. 5 Sgr. 11 Pf. betragen, so hat jede der zurückgelegten Nutzmeilen einen Kostenaufwand von Rthlr. 4. 23 Sgr. 3⁴/₅ Pf. verursacht.

Pro Nutzmeile wurden 5,07 Scheffel Kohlen zu Rthlr. 1. 16 Sgr. verbraucht.

Die Unterhaltung der Bahn hat im Jahr 1842 nur Rthlr. 19,030. gekostet, was für die Meile Rthlr. 1,208. 10 Sgr. 6 Pf. beträgt.

Die angrenzende Bahn ist jene von Leipzig-Dresden, welche eine sehr ehrenvolle Stelle unter den deutschen Eisenbahnen einnimmt, weil sie in ihren Ausführungen und Betriebs-Einrichtungen ein sehr belehrendes Vorbild war, und mit der größten Uneigennützigkeit stets bereit ist zu dienen und gefällig zu sein.

Das Unternehmen, welches mit manchen Widerwärtigkeiten zu kämpfen hatte, ist in dem Dirigenten Herrn Harkort und dem Betriebsbevollmächtigten Herrn Buße auf die tüchtigste Weise vertreten.

Im Jahre 1842 wurden auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn 382284 Personen befördert.

Digitized by Google

Die Gesammteinnahme erreichte die Summe von Rthlr. 554,080. 22 Sgr. 9 Pf. und die Ausgabe betrug Rthlr. 258,659. 7 Sgr. 1 Pf. Es ergab sich mithin ein Ueberschuß von Rthlr. 295,421. 15 Sgr. 8 Pf.

Die Einnahmen bildeten sich aus nachstehenden Posten:

a) Uebertrag von 1841	Rthlr.	1,645.	21	Sgr.	—	Pf.
b) Personen-Transport	„	322,471.	19	„	—	„
c) Güter-Transport, nach Abzug aller Kosten von Rthlr. 21,278. 7 Sgr.	„	191,277.	24	„	7	„
d) Magdeburger Bahnstrecke . . .	„	26,156.	19	„	7	„
e) Pachtertrag	„	3,405.	4	„	4	„
f) Diverse	„	9,123.	24	„	1	„

Die Ausgaben bezeichneten sich wie nachstehend:

a) Bahnunterhalt	Rthlr.	55,072.	13	Sgr.	6	Pf.
b) Betriebskosten	„	67,304.	1	„	5	„
c) Locomotiv-Heizung	„	79,010.	24	„	7	„
d) Locomotiv-Reparatur.	„	24,159.	14	„	1	„
e) Vervollständigung von Reparatur-Werkzeugen.	„	1,173.	29	„	8	„
f) Wagen-Reparatur	„	8,078.	1	„	2	„
g) Vollendung von 12 Wagen und 2 Tender	„	3,850.	9	„	5	„
h) Bekleidungskosten	„	1,581.	29	„	—	„
i) Verwaltungskosten	„	18,428.	3	„	7	„
Summe der Betriebs-Rechnung	Rthlr.	258,659.	7	Sgr.	1	Pf.

Wir können hierbei die Bemerkung nicht unterdrücken, wie wir glauben, daß in diesen angeführten Betriebs-Kosten sich einige Posten befinden, welche nicht hinzu gehören.

Da der sich ergebene Ueberschuß die Erfordernisse der gewöhnlichen Verzinsung der Actien, Anleihen, Zinsen und Amortisation überstieg, so trat zum erstenmal der Fall ein, ausser der Verzinsung der Actien und Obligationen auch noch für erstere eine Dividende in Antrag zu bringen, welcher aber dahin modifizirt wurde, nur einen Theil davon (Rthlr. 18,750 oder 12½ Sgr. pr. Actie) als Dividende zu vertheilen, Rthlr. 8,884. 9 Sgr. 2 Pf. früherer Bestimmung gemäß dem Reservefonds zu überweisen und Rthlr. 16,787. 6 Sgr. 6 Pf. zum Austausch der noch vorhandenen Holzbahn gegen massive Bahn zu verwenden.

Die Ausgleichung des sich auf Rthlr. 295,421. 15 Sgr. 8 Pf. belaufenden Gewinns geschah folgendermaßen:

Digitized by Google

a) Jährliche Actien-Zinsen . . .	Rthlr.	180,000.	—	Sgr.	—	Pf.
b) „ Anleihe-Zinsen und Amortisation	„	60,000.	—	„	—	„
c) Post-Entschädigung	„	10,000.	—	„	—	„
d) Gewerbsteuer	„	1,000.	—	„	—	„
e) Reservefonds	„	8,884.	9	„	2	„
f) Zur Bahnverwendung . . .	„	16,787.	6	„	6	„
g) Zur Vertheilung an Extra-Dividende	„	18,750.	—	„	—	„

Die Hauptübersicht der Einnahme und Ausgabe vom Jahr 1835 bis Ende 1842 bezeichnet die sämmtlichen Ausgaben dieser Bahn mit Rthlr. 6,636,253. 18 Sgr. 6 Pf.

Bei Zugrundlegung der beförderten Personen und daraus geflossenen Einnahmen, ergeben sich 25 Ngr. 3 Pf. für eine Person.

Die aus den Tabellen gezogenen Berechnungen geben ein Resultat, als wenn 2,760,660 Personen eine Meile weit transportirt worden wären, und es giebt sich daraus der durchschnittliche Fahrpreis von $3^1/_2$ Ngr. für eine Person und Meile.

Die Bahn-Unterhaltung mit 2 Geleisen, erforderte eine durchschnittliche Ausgabe von Rthlr. 3553. 2 Ngr. für die geographische Meile.

Die Maschinen legten eine Wegstrecke von 57,528 geographischen Meilen zurück.

Die Zugkraft erforderte für jede der benannten Meilen eine Ausgabe von Rthlr. 2. 3 Ngr. 2 Pf.

Die Personen- und Packwagen haben in Allem 464,015 Meilen zurückgelegt und erforderten per Wagen und Meile $5^1/_2$ Pf.

Im Dienste befanden sich 24 Locomotive, welche in verschiedenen Werkstätten gefertigt sind. Für den Transport von Personen, wurden 99 Personenwagen, und für den Frachtverkehr ꝛc. 149 Wagen verwendet.

Ein wesentlicher Nutzen wird dieser Bahn durch die Vollendung der Linie von Prag nach Dresden erwachsen, wo sich alsdann ein neuer Verkehr bilden und Vortheile mit sich führen wird, wodurch manche frühere unangenehmen Erfahrungen verwischt werden.

Die Leipzig-Altenburger-Eisenbahn ist seit dem 19. September v. J. dem Verkehr übergeben, daher es noch zu kurz ist, über Anlage und Geschäftsbetrieb ein bestimmtes Urtheil zu gründen.

Digitized by Google

Der Bahnhof von Leipzig mit seinen Werkstätten und sonstigen Erfordernissen ist in einem großartigen Maßstab ausgeführet, so wie überhaupt die Wahl und Anschaffungen der Maschinen und Personenwagen den Beweis liefern, daß die Administration mit den Erfahrungen der Zeit fortgeschritten und das Zweckmäßige erkannt hat. Die Locomotive, welche von Sharp Roberts sind, haben erforderliche Stärke und gekuppelte Räder. Die Personenwagen, welche sich in drei Classen theilen, haben durchgängig die Form von Coupées und unterscheiden sich blos durch den äusseren Anstrich und die innere Ausstattung. Bei dieser Bahn-Anlage, wo so starke Maschinen laufen, mögte es räthlich gewesen sein, stärkere Schienen und entsprechendere Schwellen zu legen, indem Schienen von 42 bis 45 Pfd. und dünne tannene Querschwellen für einen starken Bahndienst keine dankbare Resultate erwarten lassen.

Vom 1. Sept. bis Ende Dec. 1842 wurden auf dieser Bahn 43,622 Personen befördert und dafür Rthlr. 22,858. 4 Sgr. vereinnahmt. Der Erlös für den Transport von Gütern betrug Rthlr. 2,381. 11 Sgr.

Da die Ausgaben für einen so kurzen Zeitraum keinen Anhaltspunkt für irgend eine Beurtheilung oder Vergleichung geben, so ist deren Anführung vor der Hand nicht nothwendig.

Die Berlin-Anhalter-Eisenbahn hat im verflossenen Jahre 1842 318,659 Personen befördert, und Rthlr. 544,639. 6 Ngr. 5 Pf. vereinnahmt. Die Kosten dieses ganzen Unternehmens inclusive des Materials belaufen sich ultimo Dec. 1842 auf Rthlr. 4,774,875. 28 Ngr. 10 Pf.

Die Ausgaben betrugen pro 1842 Rthlr. 374,695. 27 Ngr. 6 Pf., wodurch sich ein Netto-Ertrag von Rthlr. 169,943. 8 Ngr. 11 Pf. ergab.

Die Einnahmen bildeten sich aus nachstehenden Posten:

a) Personen-Beförderung . . .	Rthlr.	378,452.	28	Ngr.	7	Pf.
b) Equipagen und Pferdetransport.	„	23,461.	25	„	10	„
c) Eil- und Frachtgut	„	126,967.	23	„	7	„
d) Befördertes Postgut	„	848.	21	„	2	„
e) Pacht- und Miethzinsen. . . .	„	1,087.	20	„	3	„
f) Zinsen	„	9,999.	1	„	10	„
g) Extraordinaria	„	3,821.	5	„	2	„
Summa . . .	Rthlr.	544,639.	6	Ngr.	5	Pf.

Digitized by Google

Die sämmtliche Ausgaben betrugen:

1) Unterhaltung der Bahn, inclusive Rthlr. 40,581 für Gehalt der Ingenieure und Bahnwärter	Rthlr.	81,936.	3	Ngr.	4	Pf.
2) Gebäude	„	9,919.	2	„	8	„
3) Betriebskosten	„	76,977.	7	„	11	„
4) Unterhaltung der Maschinen inclusive Rthlr. 76,813. 9 Ngr. 6 Pf. für Brennmaterial . .	„	107,409.	13	„	8	„
5) Bekleidung	„	6,591.	29	„	11	„
6) Verwaltungskosten.	„	17,302.	—	„	3	„
7) Zinsen	„	74,559.	29	„	9	„
Summa aller Ausgaben	Rthlr.	374,695.	27	Ngr.	6	Pf.

Der Ueberschuß von Rthlr. 169,943. 8 Ngr. 11 Pf. wurde nachstehendermaßen vertheilt:

4½ pCt. von Rthlr. 3,000,000.

a) An die Actionairs, 1 Jahr . .	Rthlr.	135,000.	—	Ngr.	—	Pf.
b) Für den Reservefonds „ „ . . .	„	34,943.	8	„	11	„
Summa . . .	Rthlr.	169,943.	8	Ngr.	11	Pf.

Der Dienst wird auf dieser Bahn mit vieler Aufmerksamkeit überwacht.

Die Transportmittel bestehen aus 128 Personenwagen, wovon 28 gemeinschaftlich mit der Magdeburger Gesellschaft sind. Zur Beförderung der Güter, Equipagen, Vieh ꝛc. sind 227 Wagen im Dienst, wovon 79 gemeinschaftlich benutzt werden.

Bis jetzt wurden 21 Locomotive verwendet; deren Zahl wird sich aber um eine bereits in Bestellung gegebene Maschine vermehren.

Gehet man in die Details der Betriebskosten ein, so ergibt sich, daß die Reparaturen und Verwendung der Wagen auf 625,259 durchlaufene Meilen durchschnittlich 5½ Pf. per Meile betragen.

Die Kosten der Maschinen-Reparaturen belaufen sich für jede durchlaufene Meile auf Rthlr. 1. 29½ Ngr.

Bei der Total-Summe aller Betriebs-Ausgaben von Rthlr. 374,695. auf 49,180 Nutzmeilen-Fahrt, kostete jede Meile-Fahrt 7. 61 Rthlr.

Die Berlin-Potsdamer-Eisenbahn hat, wie deren Jahresbericht vom 24. Febr. d. J. ausweist, eine Total-Ausgabe von Rthlr. 1,396,150.

Digitized by Google

22 Ngr. 10 Pf. erfordert, welche Summe sich aber noch erhöhen wird, wenn mehrere Gebäulichkeiten ausgeführt sind, welche noch fehlen oder nothwendig sind.

Im verflossenen Jahr wurden auf der Bahn von Berlin nach Potsdam 500,906 Personen befördert. Die Einnahmen betrugen Rthlr. 163,494. 20 Ngr. 5 Pf., welche sich in nachstehenden Rubriken bezeichnen:

a) Personentransport	Rthlr.	145,502.	8	Ngr.	6	Pf.
b) Gütertransport	„	12,865.	23	„	1	„
c) Miethe	„	2,404.	—	„	—	„
d) Diverse	„	2,722.	18	„	10	„
	Rthlr.	163,494.	20	Ngr.	5	Pf.
Hierzu Rest vom Jahre 1841	„	120.	15	„	6	„
Summa . . .	Rthlr.	163,615.	5	Ngr.	11	Pf.

Die Ausgaben betrugen Rthlr. 67,508. 29 Ngr. 3 Pf. und vertheilen sich in:

a) Bahn-Unterhalt und Verwaltung	Rthlr.	13,420.	7	Ngr.	10	Pf.
b) Transport-Verwaltung . . .	„	46,763.	21	„	2	„
c) Allgemeine Verwaltungskosten .	„	7,325.	—	„	3	„
Summa . . .	Rthlr.	67,508.	29	Ngr.	3	Pf.

Um die Dividende für die Aktienbesitzer zu ermitteln, wurden nachstehende Ausgaben zugefügt:

d) Zinsen der 1,000,000, Stamm-Aktien à 5 pCt.	Rthlr.	50,000.	—	Ngr.	—	Pf.
Zinsen der 400,000 Prioritäts-Aktien						
1tes Semester Rthlr. 9,000						
2tes „ „ 8,047						
	„	17,047.	—	„	—	„
Amortisation d. Prioritäts-Aktien	„	6,000.	—	„	—	„

Summa aller Ausgaben Rthlr. 140,555. 29 Ngr. 3 Pf. wodurch sich ein Ueberschuß von Rthlr. 23,059. 6 Ngr. 8 Pf. ergiebt, wovon dem Reservefonds Rthlr. 2,600 und der Rest von Rthlr. 20,459. 6 Ngr. 8 Pf. (exclusive Rthlr. 59. 6 Ngr. 8 Pf.) zur Vertheilung als Dividende an die Stamm-Aktienbesitzer und zu einer Tantième für den Director überwiesen wurden.

Digitized by Google

Von Seiten des Directoriums war der Antrag auf eine geringere Dividende und dagegen auf einen größeren Zuschuß für den Reservefonds gestellt, von dem Ausschuß der Gesellschaft jedoch nicht angenommen worden.

Wir halten eine solche Beschlußnahme nicht im Interesse des Unternehmens und der jeweiligen Aktien-Besitzer, indem die Vermehrung des Reservefonds stets Augenmerk einer guten Administration sein muß, welcher ihr allein die Verlegenheit ersparen kann, bei unvorhergesehenen großen Ausgaben die Zahlung von Dividenden zu schmälern, oder solche ganz unterlassen zu müssen. Im vorliegenden Fall mußte um so weniger von dem Ansatz der Direction abgegangen werden, als der Reservefond an und für sich noch nicht bedeutend ist (Rthlr. 33,426. 5 Ngr. 7 Pf.)

Die Ergebnisse des Betriebs werden in dem Jahresbericht folgendermaßen bezeichnet:

Die Maschinen haben 15,078 Meilen zurückgelegt.

Die Kosten der Transportkräfte betrugen	Rthlr.	18,434.	7 Ngr.	9	Pf.
Die des ganzen Betriebs . . .	„	67,508.	29 „	3	„
Die Kosten der ganzen Verwaltung inclusive Verzinsung, Amortisation und Reservefonds, jedoch inclusive Dividende	„	155,508.	29 „	3	„
Auf eine Meile berechnet sind gefahren		1,678,238.	Personen.		
Hiernach betragen die Betriebskosten für eine Fahrt zwischen Berlin und Potsdam . .	Rthlr.	15.	20 Ngr.	2	Pf.
Auf die gefahrenen Personen repartirt giebt auf eine Meile	„	—	2 „	$9^3/_8$	„
Für eine Fahrt zwischen Berlin und Potsdam	„	—	9 „	$8^3/_4$	„

Die Anlage der Berlin-Anhalter Eisenbahn hat auf die Frequenz der Berlin-Potsdamer Bahn nachtheilig eingewirkt, indem der Personentransport sich gegen 1841 um 36,524 Personen gemindert hat.

Demungeachtet hat die Bahn sich guter Erträgnisse zu erfreuen, indem ausser einer Verzinsung des Stamm-Kapitals von 5 pCt. auch

Digitized by Google

noch 2 pCt. Dividende zur Vertheilung kamen, mithin eine Rentabilität von 7 pCt. ausweist, welche übrigens nicht so hoch gekommen wäre, wenn man — dem Beispiele anderer Bahnen nach — den Reservefond entsprechender dotirt hätte.

Die auf der Potsdamer Bahn eingeführte Sparsamkeit bezeugt die geregelte Geschäftsführung der Dirigenten; doch auch Sparsamkeit muß ihre Grenzen haben, und darf, namentlich bei einem größeren industriellen Unternehmen, nicht übertrieben werden.

Nach den bei der Regierung gestellten Anträgen sollten die Tarife für den Personentransport erhöhet, resp. den Tarifen anderen Bahnen gleichgestellt werden. Wir sind weit entfernt, etwas Unbilliges hierin zu finden, glauben aber, daß wo ein Unternehmen 7 pCt. abwirft, auf der andern Seite auch dem dasselbe frequentirenden Publikum jedwede Erleichterung oder Verbesserung im Transportwesen u. dgl. dafür dargebracht werden muß.

Die Berlin-Stettiner Bahn, welche bis jetzt nur bis Angermünde befahren wird, kann nur ein lohnendes Unternehmen geben, indem Personen-Frequenz und namentlich Güter-Transport bedeutende Erträgnisse liefern müssen.

In dem der General-Versammlung (am 26. Mai d. J.) vorgelegten Abschluß der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben für den Zeitraum vom 1. August 1842 bis 30. April 1843 bezeichnen sich die Einnahmen folgendermaßen:

1) Beförderung von 117,238 Personen	Rthlr.	67,785.	18	Sgr.	—	Pf.
2) Ueberfracht von Passagiergepäck .	„	1,295.	29	„	6	„
3) Gütertransport und Equipagen. .	„	17,639.	1	„	6	„
4) Miethen	„	437.	15	„	—	„
5) Diverse.	„	259.	20	„	6	„
	Rthlr.	87,417.	24	Sgr.	6	Pf.
Die Ausgaben betrugen. . . .	„	59,652.	10	„	3	„

wodurch sich ein Ueberschuß von. . . Rthlr. 27,765. 14 Sgr. 3 Pf. ergab.

Die Anlage der Bahn, welche von Neustadt aus schwierige Terrain-Arbeiten darbot, scheint mit Umsicht und Sorgfalt behandelt zu sein, so wie auch der Berliner Bahnhof in einem wahrhaft großartigen

Digitized by Google

Maßstab angelegt ist, wobei übrigens in Betreff der Wohnhäuser der Beamten eine minder große und luxuriöse Ausführung zulässig gewesen wäre.

Die Maschinen sind von Sharp-Roberts, Norris in Amerika und Borsig in Berlin. Letztere sind nach dem System von Norris gebaut.

Die auf dieser Bahn eingeführten Personen-Wagen haben 4 und 6 Räder, welche letzteren sich in jeder Hinsicht besser zum Dienste eignen. In jedem Wagen ist eine Flagge befindlich, womit bei irgend einer Gefahr der auf dem Wagen sitzende Conducteur davon benachrichtigt werden soll. Der unnöthige Gebrauch dieses Signals ist bei Strafe verboten.

Wir halten diese Einrichtung für unpraktisch, weil sie leicht mehr schaden als nutzen kann, und auf jeden Fall sehr vorsichtig angewendet werden muß.

Die Eisenbahn von Berlin nach Frankfurt an der Oder, welche $10^3/_4$ Meilen lang ist, wurde sehr rasch ausgeführt, indem sie am 1. Juli 1841 begonnen, und binnen einem Jahr und 4 Monaten gänzlich vollendet und dem Verkehr übergeben werden konnte.

Das Anlage-Capital besteht aus Rthlr. 2,200,000 Stamm-Actien und Rthlr. 600,000 Prioritäts-Actien, soll aber nicht ganz erforderlich sein und ein Betrag von Rthlr. 144,467. 13 Sgr. 2 Pf. übrig bleiben.

Die Bahn-Anlage, welche mit 2 Geleisen versehen ist, sowie Zug- und Transportkräfte sind nach amerikanischem Systeme ausgeführt. Zum Dienst sind 14 Locomotive aus der Fabrik von Norris in Philadelphia angeschafft worden. Zum Transport der Reisenden und Güter dienen:

9 Wagen 1. Classe à 64 Personen,
15 „ 2. „ „ 60 bis 80 Personen,
40 Güterwagen à 150 bis 200 Ctr.,
4 Gepäckwagen,
14 Equipagenwagen und
10 Pferde- und Viehwagen.

Die Wagen sind, mit Ausnahme jener für Passagier-Gepäck, Pferde- und von 8 Equipagen-Wagen, 8 räderig und nach amerikanischem Systeme construirt.

Was wir bereits in einer Veröffentlichung über Zug- und Transportkräfte bei Eisenbahnen, über die Anwendung größerer Personenwagen mit 6 und 8 Rädern bemerkt haben, müssen wir wiederholen

Digitized by Google

indem wir die 8 rädrigen Wagen in vielfacher Hinsicht für zweckmäßig halten.

Die Locomotive werden mit Holz geheizt, welches Brennmaterial auf den Preußischen und Oesterreichischen Bahnen mit vielem Nutzen und Erfolge eingeführt ist, wobei aber in der Regel nicht die entsprechenden Vorrichtungen angebracht werden, welche zur Verhütung des Ausströmens von Funken unter keinen Umständen fehlen sollten.

Der Bahnhof von Berlin mit seinen Dienst- und Wohngebäuden, Werkstätten, Remisen ꝛc. ꝛc. ist in einem großartigen Styl angelegt, und könnte in Betreff der Beamten-Wohnungen, gleich dem Stettiner Bahnhof in kleinerem Maßstabe gegriffen seyn. Dagegen verdient die Anlage der Werkstätten und Remisen, so wie überhaupt die Situation des ganzen Bahnhofs und seiner Zubehörungen Beifall und verrathen in ihrem Gründer — Herrn Zimpel — einen tüchtigen Techniker.

Die Direction, welche das Unternehmen geleitet und in das Leben eingeführt hat, scheint ihren Standpunkt erkannt zu haben, indem ohnerachtet der Schwierigkeiten und mannigfachen Mißstände, womit die meisten Unternehmungen in erster Zeit zu kämpfen haben, der Betrieb bis jetzt eine sehr lobenswerthe Abwicklung erhalten hat.

Nimmt man die Einnahmen und Ausgaben vom 23. Obtober 1842 bis 1. April 1843 zur Beurtheilung an, so ergibt sich, daß in diesem Zeitraume:

a)	für 81984 Personen	Rthlr.	78,130.	15	Sgr.	—	Pf.
b)	„ 143 Equipagen	„	858.	—	„	—	„
c)	„ Passagier-Gepäckfracht .	„	2,530.	5	„	6	„
d)	„ 5632 Ctr. 34 Pfd. Eilfracht	„	3,124.	15	„	—	„
e)	„ 203,332 Ctr. Frachtgüter .	„	33,974.	9	„	7	„
f)	„ Viehtransport	„	1,774.	15	„	—	„
g)	„ Miethe	„	2,456.	—	„	3	„
	in Summa	Rthlr.	122,848.	—	Sgr.	4	Pf.

vereinnahmt worden sind, wovon für Betriebskosten Rthlr. 54772. 26 Sgr. 4 Pf. erforderlich waren, nach deren Abzug Rthlr. 68065. 4 Sgr. zur Verzinsung der Actien, so wie für Reservefonds und Amortisation übrig blieben.

Ob hinsichtlich der Wagenclassen und Fahrpreise für Personen und Güter es nicht zweckdienlich sein würde, Abänderungen eintreten

Digitized by Google

zu lassen, muß erst die Zeit lehren, weil kurze Erfahrungen nie die richtigen Mittel an Handen geben, das entsprechende einzuführen. — Die Instructionen für das Dienstpersonal scheinen uns etwas zu vielfältig und ausgedehnt. Wir gehören zu denen, welche darin für den Eisenbahndienst einen Nutzen erkennen, die Dienstinstructionen für Unterbeamtete, so wie auch die Signale so klar und kurz zu fassen, als es sich nur immer mit den dienstlichen Einrichtungen vereinbaren läßt. Da diese Bahn-Anlage bis jetzt die einzige in Deutschland ist, wo das amerikanische System der Eisenbahn-Anlagen consequent durchgeführt worden ist, so werden die daraus hervorgehenden Erfahrungen später einen richtigen Maßstab an Händen geben, Vergleichungen mit anderen angewandten Systemen anzustellen.

Die Breslauer-Oberschlesische Eisenbahn, ist seit dem Monat Mai v. J. eröffnet und bis Ohlau und Brieg dem Verkehr übergeben.

Die Leitung der Bahnanlagen ist in den Händen des Ingenieurs Rosenbaum, welcher auch die Berlin-Anhalt'sche Bahn ausgeführt hat, und ein sehr tüchtiger Techniker ist.

Entbehrt diese Bahn auch die prachtvollen Einrichtungen der Berliner Bahnhöfe, so steht sie ihnen aber in den zweckmäßigen Anlagen nicht nach, wobei nur zu bedauern bleibt, daß für den Bahnbau keine schweren Schienen verwendet wurden, ein Fehler, dessen sich manche neuere Bahnanlagen schuldig gemacht haben, es aber in der Folgezeit sehr bereuen werden.

Vom 22. Mai bis Ende Dezember wurden 138128 Personen befördert.

Die Einnahme betrug Rthlr. 57,340. 10 Sgr. 11 Pf., nemlich:

a) für Personentransport . . . . Rthlr. 51,244. 1 Sgr. 8 Pf.
b) „ Gepäckübersracht . . . . „ 1,541. 13 „ 2 „
c) „ Equipagen und Vieh . . . „ 495. 20 „ — „
d) „ 43,013 Ctr. Güter . . . „ 4,058. 27 „ 1 „

Auch über diese Bahn läßt sich noch kein bestimmtes Urtheil fällen, da solche noch nicht vollendet ist.

Die Ausgaben für diese Anlage betragen bis jetzt Rthlr. 1,767,596.

Die zum Dienst erforderlichen Locomotiven sind theils von Sharp, Roberts, theils von Borsig in Berlin; die Personen- und Transportwagen wurden in eigenen Werkstätten angefertigt.

Digitized by Google

Oesterreichische Eisenbahnen.

Wir gehen nunmehr zu den Oesterreichischen Bahnen über, wo die Staatsregierung diese so wichtige Angelegenheit in Schutz genommen und auf die großartigste Weise in Ausführung bringen läßt. Der Oesterreichische Beobachter bezeichnet in einer seiner letzten Nummern des Jahres 1841 die Grundzüge, worauf die Staats-Unternehmungen beruhen, und benamt zu gleicher Zeit die Linien und Richtungen, welche diese neuen Straßen einnehmen werden.

Wir lassen die Veröffentlichungen des Oesterreichischen Beobachters nachstehend folgen, da sie als offizielle Darstellung das Sachverhältniß am richtigsten erläutern.

„Seit einer Reihe von Jahren ist von der österreichischen Staatsverwaltung dem Eisenbahnwesen die gespannteste Aufmerksamkeit gewidmet worden. Von dem Zeitpunkte an, wo die gewaltigen Fortschritte der Technik über die Ausführbarkeit der Eisenbahnen auch in einem größeren Umfange den vollen Beweis lieferten, kam die Anwendung derselben im Gebiete der österreichischen Monarchie in lebhafte Anregung. Bei dem Mangel an näheren Erfahrungen, jedoch in der Rücksicht, daß die Privatbetriebsamkeit, im Besitze so vieler Detailmittel, die der Regierung nicht in gleichem Maße zu Gebote stehen, zunächst als berufen erkannt werden mußte, solche Unternehmungen zu beginnen, und in der Erwägung, daß sie überall, wo es die Erreichung eines nächsten Vortheils gilt, und wo insbesondere die Thätigkeit durch diesen Vortheil bedingt ist, den Vorzug vor der unmittelbaren Ausführung durch die Regierung verdient, überließ die österreichische Staatsverwaltung den Bau der Eisenbahnen der Privatindustrie, und beschränkte sich auf die Betheilung der Gesellschaften, die sich hiernach bildeten, mit wesentlichen Privilegien und unterstützte dieselben, in so weit es sich im Einklange mit anderen wichtigen Rücksichten als zulässig darstellte."

„Allein die Wahrnehmungen mehrerer Jahre zeigten bei der Ausführung solcher Unternehmungen durch die Privatbetriebsamkeit Schwierigkeiten, die, so angemessen auch solche Unternehmungen geleitet, so zweckmäßig auch die Art der Ausführung derselben un

Digitized by Google

des technischen Betriebes sein möge, mit der Natur der Privatgesellschaften unzertrennlich verbunden sind. Es drängte sich die Ueberzeugung auf, daß, wenn der betretene Weg ausschließend verfolgt würde, ein Stillstand in der Fortsetzung der Eisenbahnen eintreten müßte, und der wichtige Zweck, den sie zu erreichen bestimmt sind, nicht erzielet werden würde."

„Die vorzüglichsten Schwierigkeiten liegen in der Wahl der Richtungen, welche die Eisenbahnen zu nehmen haben, und in der Aufbringung der zum Baue oder zur Fortsetzung derselben erforderlichen Geldmittel."

„In der ersteren Beziehung ist es jedem Unbefangenen klar, daß die Privatgesellschaften sich für den Zweck wahrscheinlicher Gewinnste bilden, und daß sie unterbleiben, sobald darüber Zweifel oder ungünstige Erfahrungen entstehen. Der Nutzen der Unternehmung selbst liegt größtentheils außer dem Bereiche der Beurtheilung der Actienbesitzer. Diejenigen, welche sie an die Spitze stellen, sind genöthigt, Linien und Richtungen zu wählen, von denen sie den nächsten Vortheil zu hoffen glauben. Leitendes Prinzip ist daher das Privatinteresse, die Verwirklichung des größtmöglichen Gewinns, und fällt auch hiermit die Erreichung eines höheren Zweckes zusammen, so nimmt doch dieser nur eine untergeordnete Stelle ein. Kann und darf aber dieß für die Staatsverwaltung gleichgültig sein, wo es sich um eines der wichtigsten Verkehrsmittel handelt, wo die Richtung der Linie auf den Wohlstand ganzer Provinzen Einfluß nehmen kann? Es ist offenbar, daß hier nicht die pecuniären Vortheile, sondern vor Allem die öffentlichen Rücksichten, nicht die in der kürzesten Frist sich in Aussicht stellende Rente, sondern die ferne, aber um desto nachhaltiger wirkende Zukunft fest und ununterbrochen im Auge gehalten werden müsse, und daß die Voraussetzungen, welche es räthlich machen, bei kleinen, kurzen Bahnen, bei Einästungen in Hauptbahnen, die Privatbetriebsamkeit walten zu lassen, bei großen Bahnen durchaus nicht eintreten. Die Staatsverwaltung allein ist hier in dem Falle, die Baulinie mit Umgehung aller Nebenvortheile im Sinne der allgemeinen Interessen des Verkehrs und sonach unter Berücksichtigung aller Staatszwecke aufzufassen und zu bestimmen. Sie allein ist in der Lage, sich über die Einmündung der inländischen in die Bahnen des Auslandes, die für den Nutzen der erstern so entscheidend ist, mit den fremden Regie-

Digitized by Google

rungen zu verständigen und dabei sowohl die Vortheile des Verkehrs als der Politik zu beachten. Die Staatsverwaltung allein kann in die Ausführung der Bauten jene Regelmäßigkeit, Uebereinstimmung und jene Angemessenheit für alle zu beachtenden Zwecke bringen, welche bei dieser Angelegenheit von so wesentlichem Einflusse sind."

„Die Schwierigkeit in der Aufbringung der Geldmittel zur Führung neuer, oder zur Fortsetzung der begonnenen Bauten, hatte zur Folge, daß sich an die Staatsverwaltung um Abhülfe der unvermeidlichen Bedrängnisse, in welchen sich die Eisenbahnunternehmungen befinden, gewendet wurde. Sie nahm diese Bitte in jene reife Ueberlegung, welche die Wichtigkeit des Gegenstandes erforderte. Sie zog hierbei alle die verschiedenen Wege, auf welchen man derlei Unternehmungen unterstützen zu können glaubt, als die Gewährung eines Darlehens, die Leistung eines Beitrages, die Uebernahme eines Theiles der Actien, die Zinsengarantie in Erwägung, gelangte jedoch zur Ueberzeugung, daß auf diese Weise entweder der Zweck nicht vollständig und nicht sicher erreicht werden, oder daraus die verwickeltsten Verhältnisse hervorgehen würden, der Staat aber jeden Falls mit seinem eigenen Credite einstehen müßte, folglich nicht die Gesellschaften, sondern eigentlich der Staat den Bau mit seinen Mitteln führen würde, die Verwendung dieser Mittel aber einer Privatverwaltung, ohne daß ein unmittelbarer Einfluß von Seite der Staatsverwaltung darauf genommen werden könnte, überlassen bliebe."

„Auf der Grundlage der erörterten Verhältnisse, einer sorgfältigen Untersuchung und der fortgesetzten Beobachtung der schon eingetretenen und noch zu erwartenden Wirkungen, welche aus dem Baue und der Benützung von Eisenbahnen für alle Zweige des Verkehrs hervorgehen, geruhten Se. k. k. Majestät den Beschluß zu fassen, daß auf die Zustandebringung der für die Staatsinteressen wichtigsten Bahnen von Seite der Regierung directer Einfluß genommen werde, ohne die Privatbetriebsamkeit, da, wo sie sich nützlich bewährt, auszuschließen. Die Bahnen werden sich daher in der österreichischen Monarchie in Staats- und Privatbahnen theilen."

„Staatsbahnen sind diejenigen, welche von Sr. k. k. Majestät als solche gleich dermal oder künftig bezeichnet werden. Schon dermal geruhten Se. k. k. Majestät die Bahnlinien von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, eine Bahnlinie durch

Digitized by Google

das lombardisch-venetianische Königreich, dann eine in der Richtung gegen Baiern, für Staatsbahnen zu erklären, jedoch unbeschadet der Privilegien, welche Privatunternehmungen theilweise, oder ganz in diesen Richtungen bereits erworben haben. Da, wo keine Privatunternehmungen bestehen, oder die bestehenden ihre übernommenen Verpflichtungen zum Baue — oder zur Vollendung der Staatsbahnen in den bezeichneten Richtungen zu erfüllen außer Stande wären, soll der Bau der erwähnten Staatsbahnen auf Kosten des Staats bewirkt werden."

„Auf den erst zu erbauenden Staatsbahnen wird die Staatsverwaltung in jedem Falle die Taxe in ihrer ganzen Länge bestimmen, und, insofern der Bau unmittelbar auf Staatskosten geführt wird, den Unter- und Oberbau, dann die Belegung der Bahn, und die Herstellung der erforderlichen Wachhäuser und Bahnhöfe veranlassen. Die Vollziehung dieser Werke ist, wo es immer geschehen kann, durch Benützung der Privatbetriebsamkeit und Privatunternehmer unter Leitung und steter Aufsicht der berufenen Behörden zu bewirken."

„Die oberste Leitung der Angelegenheit der Staatsbahnen geruhten Se. k. k. Majestät dem Präsidium der k. k. allgemeinen Hofkammer zu übertragen, und für die unmittelbare Geschäftsbesorgung und Vollziehung eine der Leitung des Präsidiums der k. k. allgemeinen Hofkammer untergeordnete technisch-administrative Generaldirection zu bestellen, deren nächste Aufgabe darin bestehen wird, den ausführlichen Plan zu verfassen, auf welche Art die von Sr. k. k. Majestät vorgezeichneten Grundsätze für die Zustandebringung der Staatsbahnen zur Vollziehung gebracht werden sollen."

„In so ferne Privatunternehmungen auf den bezeichneten Staatsbahnen bestehen, sind solche nach Maßgabe der ihnen zukommenden Privilegien zu behandeln."

„Was die schon vorhandenen Privat-Bahnen (das heißt alle jene, welche nicht als Staatsbahnen ausdrücklich erklärt sind, oder erklärt werden) betrifft, oder solche, welche in der Folge von einzelnen Parteien oder Privatgesellschaften errichtet werden wollen; so haben in dieser Hinsicht die berufenen Behörden in ihrer dermaligen Wirksamkeit zu bleiben, und es ist bei den dießfälligen Verhandlungen nach Vorschrift der unter dem 18. Juni 1838 erlassenen Directiven und der übrigen nachgefolgten oder noch nachfolgenden Normen vorzugehen."

Digitized by Google

„Durch diese allerhöchsten Beschlüsse wird der wichtige Zweck der Eisenbahnen mit Sicherheit erreicht, eine geregelte, durch die wesentlichsten Rücksichten gebieterisch geforderte Ordnung in die Ausführung gebracht werden, zugleich aber den schon bestehenden Privatunternehmungen auf den Staatsbahnen durch den Bau der letzteren, die sich an die ihrigen anschließen, die Erweiterung ihres Betriebes, und folglich auch die lucrative Benützung der Gesellschaftscapitale in sichere Aussicht gestellt."

Dem Wille der Regierung folgte nun rasch die That. Die projektirten Linien sind auf mehreren Linien in Arbeiten genommen und schreiten unaufhaltsam fort. Studien und sonstige Vorarbeiten für die nöthigen Ausführungen sind beendet, und lassen, nachdem auch für alle andere Erfordernissen die geeigneten Verfügungen getroffen sind, eine baldige und entsprechende Erledigung dieser wichtigen Staatsbauten erwarten.

Die technische Leitung und Ausführung der Staatsbahnen ist dem rühmlich bekannten Techniker, Herrn Hofrath Francesconi übertragen, einem Manne, der im ganzen Sinne des Worts eine so schwierige Aufgabe zu lösen vermag.

Oesterreich hat durch die dem Eisenbahnwesen geschenkte Theilnahme demselben ungemein genützt und den Impuls für andere gegeben, nachzufolgen; so wie in den großartigen der Mailänder Eisenbahngesellschaft bewilligten Begünstigungen der ehrende Beweis liegt, wie solche wichtige Fragen der Zeit erfaßt und auf welche Weise sie zum Wohl der Unterthanen bemessen werden müssen.

Die bereits in Oesterreich bestehenden Eisenbahnen haben in dem abgelaufenen Jahre sehr günstige Erfahrungen gemacht, indem Personen- und Gütertransport zugenommen und überhaupt in die Unternehmung selbst sich Vertrauen eingebürgert hat, welches auf den Stand der Aktien von den wesentlichsten Folgen war.

Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, deren Aktien im verflossenen Jahre noch mit 70 anzuschaffen waren, sind nunmehr auf ihren wahren Nominalwerth gegangen.

Der Verkehr hat sich sehr vermehrt und lohnende Erträgnisse erzeugt.

Im verflossenen Jahr wurden auf der Bahn von Wien nach Brünn-Ollmütz 1,297,505 und auf der Wien-Stockerauer 321,491 Personen befördert.

Digitized by Google

Die Gesammteinnahme betrug auf der ersten Bahn fl. 1,106,174. 52 kr. und auf der letzteren fl. 148,945. 36 kr. C. M.

Der Verkehr von Gütern hat gleichfalls sehr zugenommen und wird einen noch viel bedeutenderen Aufschwung nehmen, wenn die Fahrtaxen für solche noch mehr herabgesetzt werden und der Grundsatz anerkannt wird, daß in den dem Handelsverkehr gestatteten Facilitäten und der dadurch vermehrten Benutzung der Bahn die ergiebigen und anhaltenden Quellen der Einnahme liegen.

Es ist nur zu bedauern, daß der Bahnhof von vornherein in seinen verschiedenen Abtheilungen keine dem Dienste entsprechende Eintheilung erhalten hat, indem die Geschäftslocalitäten in ihrer dermaligen Situation nicht so ineinandergreifen als schnelle Expedition und eigner Vortheil es wünschenswerth macht, was wohl darin eine Ursache findet, als man den jetzigen Verkehr nicht erwartete und die Einrichtungen für den früheren als zulänglich fand.

Demohngeachtet werden die vielen und namentlich durch den Transport der Güter entstehenden Arbeiten mit Umsicht und raschen Kräften erledigt und beweisen die Tüchtigkeit der Betriebs-Dirigenten.

Wir glauben übrigens, daß die vielfachen Geschäfte der beiden Bahnen der Hauptstadt noch lohnender sich abwickeln würden, wenn nicht zu viel und zu abwechselnd dabei regiert würde.

Es versteht sich von selbsten, daß ein Ausschuß oder Verwaltungsrath der Gesellschaft alles und jedes das Unternehmen Betreffende beachtet und auf den Grund der Berichterstattungen — oder auf eigene Ueberzeugung hin — das Erforderliche verfügt, auch dessen Mitglieder in wöchentlichen oder halbmonatlichen Zusamenkünften sich von dem Erfolge überzeugen und sich mit einander berathen; nicht aber, daß täglich zwei sogenannte Direktoren im Bahndienste mitdirigiren und anordnen, und dadurch Einfluß und Stellung des Betriebs-Chef's lähmen, oder denselben zu einer theilnahmlosen Maschine machen.

Die beiden Bahnen haben so tüchtige Betriebs-Beamte, daß eine so verzweigte Mitregentschaft im Bahnbetrieb nur schädlich ist und in mannigfachen Fällen von großem Nachtheil sein kann, weil dadurch die Responsabilität der Oberbeamten gespalten wird.

Die auf Kosten des Staats zu erbauenden Bahnlinien werden auch für diese Bahn von großem Nutzen sein, indem sie in eine der Linien einmünden und sich dadurch eine neue Einnahme-Quelle erwerben wird.

Digitized by Google

Der Geschäftsbericht und die Rechnungs-Abschlüsse für den Zeitraum vom 1. November 1841 bis 31. Dezbr. 1842 bezeichnen und erläutern die Verhältnisse dieses Unternehmens auf das umständlichste und wir resumiren daraus Folgendes:

In den ersten 6 Monaten, vom 1ten November 1841 bis 30. April 1842, wurden befördert: 231,057 Passagiere und 676,489¾ Ctr. Frachtgüter. Im zweiten Abschnitte, während der 8 Monate vom 1. Mai bis 31. Dezember 1842, betrug die Frequenz 475,799 Passagiere und 1,028,000¼ Ctr. Frachtgüter, somit in 14 Monaten zusammen: 706,856 Personen und 1,704,490 Ctr. Frachtgüter.

Die Einnahmen betrugen:

a)	Für Personentransport	fl.	782,352. 48 kr.
b)	„ Waarentransport	„	573,910. 38 „
c)	„ Equipagen ꝛc.	„	73,212. 19 „
d)	„ Recipisse-Gebühren	„	3,063. 10 „
e)	„ besondere Einnahme	„	11,208. 6 „
	Gesammt-Einnahme für 14 Monate	fl.	1,443,747. 1 kr.

Die Ausgaben detailliren sich:

a)	Regiekosten des technischen Personals . .	fl.	152,351. 17 kr.
b)	Regie- und Betriebskosten der Werkstätten .	„	89,950. 10 „
c)	Regiekosten der Expedite, Speditions-Büreaux, Magazine, Equipirung	„	107,144. 7 „
d)	Allgemeine Administrationskosten	„	29,846. 57 „
e)	Bahnunterhaltung	„	114,953. 56 „
f)	Erhaltung der Communication im Winter 1841/42	„	17,482. 34 „
g)	Brennmaterial	„	313,654. 40 „
h)	Unterhaltung der Locomotive und Wagen fl. 111,558. 42 kr.		
	Auf Reserve-Conto . . fl. 16,748. 22 kr.	„	128,307. 4 „
	Gesammt-Ausgaben . . .	fl.	953,690. 45 kr.

Digitized by Google

Nach Abzug der Betriebsausgaben von den Einnahmen verbleibt ein Ueberschuß von . . . . . fl. 490,056. 16 kr.
wovon . . . . . „ 64,406. 14 „

statutengemäß dem Interessen-Conto gutgeschrieben worden sind. Von den restirenden . . . „ 425,650. 2 „
wurden für Verzinsung von Kapitalien und für Tilgungs-Quoten . . . . . „ 59,367. 34 „

verwendet, und der Netto-Ueberschuß von . . fl. 366,282. 28 kr. auf 14,100 Aktien mit fl. 20. 58½ kr. für jede derselben als Dividende vertheilt.

Im abgelaufenen Jahr waren 42 Locomotiven im Dienst, was bei einer so ausgedehnten Bahnstrecke und bei dem starken Verkehr nicht viel ist.

Behufs des Personentransports sind 121 Wagen verschiedener Klassen und zur Beförderung der Güter-, Equipagen, Pferde ꝛc. ꝛc. 451 — in Summa 572 Wagen vorhanden.

Die vorhandenen Maschinen sind von verschiedener Stärke und von mehreren Fabriken.

An den Locomotiven ist der Funken-Apparat des Ingenieur Klein angebracht, eine Vorrichtung, welche ganz dem Zweck entspricht und Mißstände entfernt, die auf vielen Bahnen noch statt finden.

Die Wien-Raaber, jetzt Wien-Glognitzer-Eisenbahn, ist eine großartige Anlage, die eine bedeutende Wichtigkeit erlangen wird, wenn sie in die vom Staat erbaut werdende Linie nach Triest einmündet.

Man hat dieser Bahn-Anlage sehr oft den Vorwurf einer zu großartigen Ausführung gemacht und Manches als überflüssig bezeichnet, welche Ansicht wir jedoch nicht theilen, da Dienst und Verkehr bei diesem Unternehmen Vieles erforderlich machen, was bei anderen Bahnen weniger nothwendig ist.

Wäre bei Anlage der Bahn Glognitz als der Schlußstein des Unternehmens angenommen worden, so möchte allerdings der Bahnhof in Wien eine zu große Ausdehnung haben, was aber der Fall nicht ist, da auf eine größere Ausdehnung der Bahn von vornherein gerechnet war und es dem Interesse der Sache angemessen erachtet wurde, alle Erfordernisse für den späteren und vermehrten Verkehr mit zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Wir sind von dem praktischen Verstande, welcher die Leitung der Nordbahn beseelt, überzeugt, daß wenn deren Bahnhof mit den erforderlichen Localitäten jetzt anzulegen wäre, dabei ein ganz anderer Maßstab als der frühere zu Grund gelegt werden würde.

Wie wir bereits in einer unserer früheren Veröffentlichungen bemerkt haben, so liegen in dem Betrieb der Eisenbahnen große Abweichungen, die wesentlich auf Administration und Ausgabe einwirken und da entstehen, wo der Personenverkehr in erster Linie stehet und Güter- und Viehtransport nur als nutzbringende Nebenzweige des Geschäfts, oder da, wo der Verkehr von Frachtgütern, Landesproducten und Viehtransport die erste Stelle einnimmt.

Im ersten Falle regeln ganz andere Grundsätze und Erfordernisse den Bahnbetrieb als im anderen und wicklen solchen nicht so dankbar ab als da, wo hauptsächlich nur das Geschäftsleben behandelt wird.

In diesem ersteren Falle befindet sich bis jetzt die Wien-Glognitzer Bahn, welche durch die außerordentlich starke Benutzung der Bahn, behufs der Besuche der in deren Nähe liegenden Lust- und Vergnügensörter einen sehr schweren Dienst hat und manches in ihre Anordnungen einflechten muß, was auf den ersten Blick vielleicht unnöthig oder überflüssig erscheint, bei näherer Untersuchung aber doch den Umständen angemessen ist.

Der Dienst auf dieser Bahn liegt in sehr guten Händen, indem Herr Schönerer in jeder Beziehung ein tüchtiger Techniker und mit allem vollständig vertraut ist, was Anlage und Betrieb von Eisenbahnen betrifft.

Wir glauben übrigens, daß es fördernder wäre, neben dem technischen Director, auch einen Betriebs-Dirigenten anzustellen, der unermüdet den Dienst überwachte, die Linie so oft als nur möglich besuchte und durch sein persönliches Auftreten und Mitwirken dem Bahndienst vielfach nutzte, und die Angestellten auf der Bahnstrecke in immerwährender Aufmerksamkeit erhielte.

Auf mehreren Bahnen hat der Erfolg bewiesen, daß solche dienstliche Einrichtungen von großem Nutzen sind, sowie überhaupt es die erste Regel eines Directors oder Eisenbahnbetriebs-Dirigenten sein muß, Eigensinn nicht mit Consequenz zu verwechseln und mehr auf der Bahn als in den Büreaux zu dirigiren.

Digitized by Google

Die Maschinen-Fabrik, welche Eigenthum dieser Eisenbahn-Gesellschaft ist, und außer den Erfordernissen für den eigenen Dienst auch andere Aufträge annimmt und ausführt, ist ein großartiges, gut eingerichtetes, mit allen erforderlichen Mitteln ausgestattetes Etablissement.

Wir gehören zu denen, welche in den großen Werkstätten und mit eignen Mitteln Maschinen zu bauen, keinen großen Vortheil sehen, sind aber weit entfernt, ein bestimmtes Urtheil fällen zu wollen, weil uns dazu die Reife der Erfahrung mangelt und die Zeit, als der competenteste Richter, es übernehmen wird hierüber zu entscheiden.

Würde übrigens diese Maschinen-Werkstätte dazu dienen sollen, die Erfordernisse für die Bahn von Wien bis nach Triest in deren Hauptbestandtheilen zu liefern und zu unterhalten, so könnte jede fremde Arbeit aufhören und das Etablissement in seiner jetzigen Gestaltung ganz geeignet sein, Alles zu leisten was der eigne Dienst erheischt.

Wir dürfen indessen nicht unberührt lassen, wie die in dieser Maschinenfabrik angefertigt werdenden Locomotiven und sonstigen Arbeiten eine Ausführung erhalten haben, die dem deutschen Gewerbfleiß zur großen Ehre gereicht und hoffen läßt, daß derselbe bald auf der Stufe stehen wird, fremde Hülfe entbehrlich zu machen.

Der Verkehr auf der Wien-Glognitzer Eisenbahn war im Jahr 1842 sehr lebhaft, indem 1,151,393 Personen befördert wurden.

Eine sehr zweckmäßige Einrichtung behufs des Transports von Personen große achträdrige Wagen zu verwenden, ist namentlich bei dieser Bahn, wo der Andrang sehr stark ist, von großem Nutzen und dem pecuniären Interesse des Unternehmens zugleich förderlich, da die Controle und Abnahme der Billets in großen Wagen viel besser und vollständiger ausgeführt werden kann, als bei den kleinen Wagen, wo der Conducteur mit Lebensgefahr auffen herum klettern muß, um mit Hülfe der Passagiere sich die Billets aus den verschiedenen Abtheilungen reichen zu lassen.

Wir können daher der Anwendung von großen Personenwagen — auf Bahnen von starkem Verkehr — nur unsern Beifall zollen, wobei es sich aber von selbst versteht, daß die Beihülfe der kleinen Wagen nicht ausgeschlossen wird.

Die Einnahmen beliefen sich in diesem Jahre auf fl. 716,417. 11 kr. Legt man zur Beurtheilung und zu den Vergleichungen die offiziellen Aktenstücke und veröffentlichten Berichte dieser Gesellschaft zu Grunde, so ergeben sich die nachstehenden Resultate:

Digitized by Google

Vom 16. Mai 1841 — Eröffnung der Bahn — bis zum 1. Juli 1842, wurden inclusive der Probefahrten 1,306,951 Personen befördert und ein Fahrgeld von fl. 636,942. 45 kr. C. M. eingenommen.

Die Brutto-Einnahme betrug:

a) Personentransport	fl.	636,942. 45 kr.
b) Fracht, Gepäck, Equipagen und Vieh . .	„	50,179. 41 „
c) Diverse	„	24,142. 53 „
In Summa . . .	fl.	711,265. 19 kr.

Die Ausgaben für den Betrieb vom 16. Mai 1841 bis 1. Juli 1842 waren:

a) Regiekosten	fl.	101,662. 7 kr.
b) Bahnunterhalt	„	42,597. 16 „
c) Locomotiv-Departement	„	132,166. 35 „
d) Reparaturen an Locomotiven und Wagen .	„	52,222. 32 „
e) Druckkosten, Inserationen, Schreibmaterialien, Porto ꝛc.	„	37,122. 54 „
f) Magazins-Spesen	„	11,060. 12 „
In Summa . . .	fl.	376,831. 36 kr.

welche nach Abzug von der Einnahme eine Netto-Revenue von fl. 334,433. 43 kr. übrig lassen, und die Betriebskosten auf 53 pCt. bezeichnen.

Der Bilanz-Conto vom 1. August 1842, weist eine Verausgabung für die Bahn von fl. 10,335,579. 10 kr. nach.

Der Bahnbetrieb vom 1. Juli bis ultimo Dezbr. 1842, ergab ebenfalls sehr lohnende Resultate.

Die Einnahme dieser 6 Monate betrug:

a) Für Personentransport	fl.	356,275. 19 kr.
b) „ Gütertransport (380,781 Ctr.) . . .	„	65,235. 24 „
c) „ Equipagen und Thiere	„	5,196. 30 „
d) „ Diverse-Einnahmen	„	12,983. 6 „
Summa . . .	fl.	439,690. 19 kr.

Die Ausgaben in diesem Zeitraum beliefen sich auf fl. 222,369. 28 kr., mithin für das 2te Semester des abgelaufenen Jahrs ein Reinertrag des Bahnbetriebs von fl. 217,320. 51 kr. ergibt, während die Betriebskosten sich auf 50 pCt. stellen.

Digitized by Google

Die Leistungen der Maschinenfabrik werden in den beiden Geschäftsberichten als lohnend bezeichnet und durch Angaben erläutert.

Im Dienste befanden sich 29 Locomotive aus fremden und eigenen Fabriken, sowie 115 Personen- und 153 Frachtwagen, welche größtentheils mit 8 Rädern versehen sind.

Auch bei dieser Bahnanlage wird mit Erfolg die Feuerung der Maschinen mittelst weichem und hartem Holz bewerkstelligt und es ist zu erwarten, daß dabei auch die Vorrichtungen angebracht werden, welche das Aussprühen der Funken mehr verhindert, als es bisher der Fall gewesen ist.

Zu den Personen- und Transportwagen werden noch Räder von Gußeisen verwendet. Wir haben hierüber bereits unsere Ansicht in einer früheren Veröffentlichung ausgesprochen, daher wir nichts mehr erwähnen, wohl aber wünschen, daß keine sonstigen Veranlassungen eintreten möchten, von dem, wie es scheint, mit besonderer Vorliebe aufgefaßten Systeme abgehen zu müssen.

Die Pferdebahnen von Linz-Budweiß und Linz-Gmünden haben sich rücksichtlich ihres Verkehrs gegen das Jahr 1841, ebenfalls verbessert.

Auf der ersteren wurden 14,274 Personen befördert und inclusive der Erträgnisse des Güter-Transports fl. 239,027. 3 kr. vereinnahmt.

Die Bahn von Linz-Gemünden wurde von 109,660 Reisenden benützt und ergab mit dem Transport für Güter eine Einnahme von fl. 200,551. 16 kr.

Beleuchtet man die Verhältnisse dieser beiden mit einander verbundenen Bahnen genauer, so ergeben sich mannigfache Aufschlüsse, welche ein Befremden erregen, daß diese Unternehmungen keine lohnenderen Geschäfte machen.

Nimmt man den Betrieb dieser Bahnen, auf welcher der Transport von Personen und Gütern mittelst Pferden geschieht, von 3 Jahren zur Grundlage, um einen Anhaltspunkt zur Beurtheilung zu bekommen, so bezeichnen sich Einnahme und Ausgabe folgendermaßen:

Digitized by Google

A. Linz-Budweisser Bahn.

Verzeichniß der Transportleistungen und Einnahmen in den Jahren 1839, 1840, 1841:

Im Jahre	Salz-Transport.				Güter-Transport.				Personen-Transport.			Holz-Transport.			escompt. Wechsel.		Brutto-Einn.	
	Ctr.	Pfd.	fl.	kr.	Ctr.	Pfd.	fl.	kr.	Zahl.	fl.	kr.	Klftr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1839	353,149	—	143,896	59	271,563	76	93,200	26	10,479	13,474	1	3,722¾	2,829	31	521	30	253,922	35
1840	306,542	—	131,639	52	282 137	84	96,604	33	10,748	14,479	22	4,364	3,519	4	638	21	246,581	12
1841	329,827	—	140,532	25	246,379	56	82,441	47	12,613	16,461	53	4,535	3,584	51	600	5	243,621	1

Verzeichniß der gesammten Auslagen nebst Angabe des reinen Erträgnisses in den Jahren 1839, 1840, 1841:

Im Jahre	Auslagen für:												Brutto-Einnahme.		Summe der Auslagen.		Reines Erträgniß.	
	Salztransp.		Gütertransp.		Personentr.		Conservation.		Besoldgn.		div. Kosten.							
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1839	57,747	46	44,043	49	6,385	45	42,590	32	7,794	12	3,586	52	253,922	35	162,148	56	91,793	39
1840	53,610	38	46,171	25	7,401	40	42,530	25	8 567	35	3,015	1	246,581	12	161,296	44	85,284	28
1841	57,722	36	38,806	36	8,166	1	48,059	39	9,008	53	2,927	11	243,621	1	164,690	56	78,930	5

Digitized by Google

B. Linz-Gmündner Bahn.

Verzeichniß der Transportleistungen und Einnahmen in den Jahren 1839, 1840, 1841:

Im Jahre	Salz-Transport.				Güter-Transport				Personen-Transport.			Holz-Transport.			verpachtete Realitäten		Brutto-Einn.	
	Ctr.	Pfd.	fl.	kr.	Ctr.	Pfd.	fl.	kr.	Zahl.	fl.	kr.	Klftr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1839	586,996	90	114,812	18	147,962	62	19,057	6	103,713	43,093	1	1,284	513	36	640	—	178,116	1
1840	574,224	10	122,372	22	220,269	9	24,122	57	113,672	46,366	1	1,586	634	24	790	—	194,285	44
1841	605,492	95	127,396	25	164,106	12	21,556	56	109,660	45,756	26	3,722	1,619	9	940	—	197,268	56

Verzeichniß der Betriebs-Auslagen nebst Angabe des reinen Erträgnisses in den Jahren 1839, 1840, 1841:

Im Jahre	Auslagen für: Salztransp.		Gütertransp.		Personentr.		Conservation.		Besoldgn.		div. Kosten.		Brutto-Einnahme.		Summe der Ausgaben.		Reines Erträgniß.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1839	51,690	1	7,693	25	18,522	4	28,717	46	7,640	52	3,805	16	178,116	1	118,069	24	60,046	37
1840	54,278	9	9,786	42	21,052	24	31,583	20	8.567	35	3,014	55	194,285	44	128,283	5	66,002	39
1841	58,816	32	9,777	38	21,219	53	33,262	21	9,008	53	2,927	7	197,268	56	135,012	24	62,256	32

Digitized by Google

Wir glauben übrigens, daß manche Ausgaben erspart resp. vermindert werden könnten, und führen in dieser Beziehung nur die Anwendung von gußeißernen Rädern an, die Ausgaben verursachen, welche bei schmiedeisernen in dem Maaße nicht vorkommen.

Da es nicht Zweck dieser Arbeit ist, in die Einzelnheiten der Eisenbahnverwaltungen einzugehen, so enthalten wir uns aller weiteren Bemerkungen über den Betrieb dieser Bahnen, zumal wir bei einer andern Veranlassung Gelegenheit haben werden, die Details aller deutschen Eisenbahnen zu berühren.

Italienische Eisenbahnen.

In Italien hat das Eisenbahnwesen sich ebenfalls zum allgemeinen Nutzen gestaltet, und läßt gedeihliche Folgen erwarten.

Nachstehende Mittheilung über den Stand der Lombardisch-Venetianischen Eisenbahn mögte diese Ansichten rechtfertigen.

Die Lombardisch-Venetianische Eisenbahn-Gesellschaft, constituirte sich im Jahre 1836 mit einem Capital von 50,000,000 Lires — in 50,000 Actien à 1,000 Lires.

Nachdem von Seiten der Actionäre die erste Einzahlung von 6 pCt. stattgefunden hatte, traten leider bald darauf Uneinigkeiten unter denselben ein, indem Mailand und Venedig sich nicht darüber einigen konnten, an welchen Punkten die Arbeiten beginnen sollten, und die übrigen Städte der Lombardei und des Staates Venedig mehr oder weniger Ansprüche machten, die Eisenbahn in ihrer Nähe vorbeizuführen.

In Folge dieser Mißverständnisse verweigerten eine große Zahl Actionäre die weiteren Einzahlungen, und brachten das Unternehmen in Stockung.

Die Venetianische Partie trug endlich den Sieg davon, indem im Jahr 1840 die Arbeiten zwischen Padua und Venedig und bei der Brücke über die Lagunen begonnen.

Indessen war die Zukunft des Unternehmens bedroht, und das Vertrauen in die Möglichkeit der Beendung desselben erschüttert.

Digitized by Google

Eine Verfügung des Kaisers von Oesterreich gab diesem Unternehmen eine andere Gestaltung, der Gesellschaft neues Leben und den Actien wieder einen Werth.

Durch diese wahrhaft großartigen und fürsorglichen Beschlüsse wurde der Gesellschaft zu erkennen gegeben, daß wenn die Mittel, welche sie dermalen besitze, oder sich später verschaffen könne, der Art erschöpft würden, daß die Gesellschaft sich auffer Stand sähe, die Bahn zu vollenden, alsdann der Staat es auf eigene Rechnung thun wolle, und sich nur das Eigenthumsrecht über die von ihm ausgeführet werdenden Bahnstrecken vorbehalte.

Die Gesellschaft erhielt noch die weitere Begünstigung während zweier Jahre, vom Augenblick des Einstellens der Arbeiten an gerechnet — die Bahn oder die von ihr ausgeführten Bahnstrecken dem Staat abzutreten, in welchem Fall alsdann derselbe der Gesellschaft für alle Actien, welche vollständig eingezahlt worden sind, 4 pCt. Zinsen tragende Obligationen geben werde.

Wie bereits schon angeführet, so wirkten diese wohlwollenden Verfügungen höchst vortheilhaft auf das ganze Unternehmen und lassen gute Folgen nicht mehr bezweiflen.

Der letzte von den Directoren vorgelegte Rechnungsabschluß giebt eine Uebersicht des Standes der Sache pro 31. März 1843.

Die Einzahlungen auf die Actien betrugen in runder Summe Lires 11,700,000.

Die Ausgaben der Gesellschaft seit der Constituirung bis zu diesem Tage beliefen sich:

a) Gründungskosten, bezahlte Zinsen an die Actionäre, Administrations-Kosten, Gehalte an die Techniker	fl.	2,005,000
b) Dem Unternehmer der Brücke über die Lagunen eine Abschlagszahlung	„	1,590,000
c) Grunderwerb und Gebäude auf der Section von Padua bis zu den Lagunen, eine Ausdehnung von 40 Kilometer	„	383,000
d) Für Construction dieser Bahnstrecke	„	2,500,000
e) Für andere Ausgaben, als Schienen, Stationen ꝛc.	„	3,762,000
Total . . .	fl.	10,240,000

Digitized by Google

Die Section von Padua zu den Lagunen, wurde vom 13. Dezbr. 1842, dem Tage der Eröffnung, bis zum 31. März 1843, von 77,226 Personen befahren, davon sich 3,870 der Diligencen, 31,421 der Charabancs und 41,935 der Wagons bedienten.

Die Einnahme belief sich auf Lires 168,172.

Die Bahnstrecke bietet in Bezug auf Kunstbauten nichts Bemerkenswerthes dar. Die Brücke über die Lagunen soll ein prachtvolles Werk geben. Ihre Länge beträgt, 3,700 Meter, und erfordert einen Kostenaufwand von beinahe 5 Millionen Lires.

Die Bahnstrecke, welche 40 Kilometer lang ist (5 Meilen), wird in 55 Minuten durchfahren, welche Geschwindigkeit den italienischen Reisenden aber nicht hinlänglich ist, und dabei noch eine Kritik über die Stöße während den Fahrten anschließen.

Ausser den gewöhnlichen Personenwagen, sind auch noch zwei größere für 64 und 72 Personen im Gebrauch, welche sich für den Dienst besser als die anderen eigenen.

Da die Bahn noch nicht vollendet ist, so lassen sich hinsichtlich des Betriebs und sonstiger Verhältnisse weder Urtheile noch Vergleichungen anstellen, daher wir dieselben für spätere Zeit aufbewahren wollen, wo alsdann auch geeigneter Stoff vorliegt, die Bahn in Neapel ꝛc. ꝛc. einer Beleuchtung zu unterwerfen.

Baierische Eisenbahnen.

Wir wollen nunmehr schließlich die baierischen Eisenbahnen bezeichnen, wovon bereits zwei als Privat-Unternehmen bestehen, während der Staat die größeren Linien auf eigene Kosten ausführen läßt.

Die Frage über Anlage von Eisenbahnen auf Staatskosten, ist in Baiern auf eine würdige Weise gelöset worden.

Die der Kammer der Abgeordneten bei der Mittheilung des Anleiheprojekts zum Bau der Staatseisenbahnen von Hof bis Lindau angegebenen Motive lauten wie folgt:

„Mit dem Bau der Eisenbahnen und der Benutzung des Dampfes als bewegender Kraft auf denselben ist ein neuer Abschnitt der Geschichte des Völkerverkehrs eingetreten. Das frühere Maß für Zeit

Digitized by Google

und Raum hat in diesem Verkehr alle Anwendung verloren, und noch vermag keines Sterblichen Auge die unermeßlichen Wirkungen zu überschauen, welche diese Erfindung nicht nur auf Handel, Gewerbe und Ackerbau, sondern auch in geistiger Beziehung hervorbringen wird. Daß aber diese Wirkungen unermeßlich seien, und daß in der rechtzeitigen Theilnahme an denselben eine Lebensfrage für die Zukunft liege, dieses ist durch die allgemeinste Anerkennung wohl jedem Zweifel entrückt. In dem Wettkampfe aller Regierungen, durch die Herstellung von Eisenbahnen die Hauptverbindungen ihrer Lande im Innern und nach Außen zu vermitteln, kann und darf Baiern nicht zurückbleiben. Seine Aufgabe ist durch die Lage im Mittelpunkt von Deutschland klar gezeichnet, und es ist die rechtzeitige Lösung derselben ein Gegenstand der besondern Fürsorge des Königs gewesen. In der Richtung von Norden nach Süden soll vorerst eine von der Reichsgränze bei Hof über Bamberg, Nürnberg und Augsburg führende Eisenbahn das Königreich in einer Länge von beiläufig 149 Stunden durchschneiden. Ein mit der sächsischen und der Sachsen-altenburgischen Regierung abgeschlossener Vertrag sichert deren ununterbrochene Fortsetzung nach dem Norden, und es darf wohl der Hoffnung Raum gegeben werden, daß dieselbe, wie sie schon jetzt eine ununterbrochene Verbindung mit der Nord- und Ostsee auf deutschem Boden in sichere Aussicht stellt, so auch seiner Zeit durch die Fortsetzung nach Süden ihre hohe Bedeutsamkeit ganz erfüllen werde. Durch genaue Terrainuntersuchungen und Nivellirungen ist nunmehr der gesammte Kostenbedarf mit Zuverlässigkeit ermittelt. Er berechnet sich auf die Maximalsumme von 50½ Mill. fl., wovon jedoch durch die aus den Erübrigungen der Vorjahre bereits stattgegehabten und im Lauf des gegenwärtigen Verwaltungsjahres noch stattfindenden Verwendungen 7½ Mill. fl. gedeckt sind, so daß noch ein Betrag von 43 Millionen Gulden zu decken übrig bleibt. Soll der Zweck des großen Unternehmens vollständig erreicht werden, so ist rascher Betrieb erforderlich. Eben deßhalb aber kann auch der volle Bedarf aus den laufenden Staatseinnahmen nicht geschöpft werden. Es ist daher die Nothwendigkeit gegeben, einen Theil des Bedarfs durch Anleihen aufzubringen. Genaue Berechnungen sind hergestellt worden, welche zu der sicheren Erwartung berechtigen, daß ohne das Dazwischentreten außerordentlicher Mißgeschicke und bei fortdauerndem Genusse der Segnungen des Friedens der ganze Bahnbau in etwa zehn Jahren vollendet werden könne, ohne zu irgend einer Erhöhung der Staatsauflagen zu schreiten,

Digitized by Google

und einer spätern Nachkommenschaft die Tilgung der Schulden zu überweisen, die in einem auf den strengsten Bedarf beschränkten und in dem Verhältnisse zu dem noch übrigen Kostenbetrage von 43 Millionen Gulden wahrscheinlich nicht sehr ansehnlichen Betrag für das begonnene große Werk gemacht werden sollen und gemacht werden müssen, damit dasselbe volle Früchte trage, und Baierns Wohlstand nicht durch Versäumung des rechten Zeitpunktes eine unheilbare Wunde geschlagen werde.

„Der Finanzminister Graf Seinsheim fügte noch folgende Bemerkungen hinzu: Die Ermächtigung zu der Aufnahme einer Anleihe für den Eisenbahnbau von Hof nach Lindau, welchen den Art. 1. verlangt, ist auf den Zeitraum der nächsten drei Jahre beschränkt, weil die in eben diesem Zeitraume zu sammelnden Erfahrungen unentbehrlich sind, um die angestellten Berechnungen über die Aufbringung der Gesammtmittel und dem darauf gestützten Operationsplane eine ganz sichere Unterlage zu bereiten. Eben deßhalb aber wird die Ermächtigung für eine Maximalsumme verlangt. Denn wenn auch mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, daß die Regierung nicht in den Fall kommen werde, diese Maximalsumme zu erschöpfen, so ist es doch nöthig, für alle Fälle gefaßt zu seyn, um den Bahnbau ohne Unterbrechung fortsetzen zu können. Der Art. 2. bestimmt, wie die aufzunehmende Anleihe versichert werden soll; ihr soll eine besondere Dotation zugewendet werden, wofür vorläufig a) der in das Budget der fünften Finanzperiode für den Eisenbahnbau eingestellte jährliche Zuschuß aus den laufenden Staatseinnahmen, b) die Reineinnahme aus den nach und nach zur Vollendung und Eröffnung gelangenden Eisenbahnstrecken, bezeichnet ist. Der nach Art. 3 für die Geschäfte der Verzinsung und Rückzahlung sämmtlicher Eisenbahnanleihen bei der königl. Staatsschuldentilgungsanstalt zu bildenden eigenen Kasse wird vorerst aus den dafür im Art. 2. bezeichneten Mitteln nur die zur Verzinsung nöthige Summe jährlich zugewiesen, da die Rückzahlung der aufzunehmenden Anleihen erst nach Beendigung des Bahnbaues zu beginnen hat. (Art. 4.) Nachdem aber die Erfahrung der nächsten drei Jahre benutzt werden soll, um eine sichere und unerschütterliche Grundlage für den ganzen Operationsplan und für die damit zusammenhängenden Berechnungen über die Größe der im Ganzen erforderlichen Capitalaufnahmen und über die ohne Vermehrung der Staatsauflagen zu bewirkende Bildung eines angemessenen Tilgungsfonds zu gewinnen, so bestimmt der Art. 5, daß vor Ablauf des Jahres 1845/46 darüber auf verfassungsmäßigem Wege mit Beirath und

Digitized by Google

Zustimmung der Stände des Reichs weitere Vorsorge getroffen werden soll.

Auf diese Ansichten ist der übergebene Gesetzentwurf gegründet."

Ob die Richtung der Linien, so wie sie angegeben ist, ganz beibehalten, oder eine Abänderung erhalten wird, muß die Zeit lehren. Die Arbeiten sind übrigens mit Umsicht und Energie in Angriff genommen, und zur Leitung derselben sind eben so wissenschaftlich als praktisch gebildete Geschäftsmänner bestimmt worden.

Die in Baiern auf Kosten von Privat-Gesellschaften eingeführten Eisenbahnen, sind die München-Augsburger und die Ludwigs-Eisenbahn in Nürnberg.

Auf der München-Augsburger-Eisenbahn wurden im Betriebsjahr 1841/42 vom 1. October 1841 bis ultimo September 1842, 211,308 Personen befördert, was eine Verminderung gegen das vorhergegangene Betriebsjahr von 40,133 Personen nachweiset. In Betreff des Transports von Gütern und sonstigen Gegenständen ergaben sich sowohl in Bezug auf die Quantität der beförderten Güter als auch der daraus fließenden Einnahmen bessere Resultate.

Die Einnahmen bezeichnen sich folgendermaßen.

a) Personentransport	fl.	199,452.	49 kr.
b) Waarentransport	„	26,610.	4 „
c) Geldsendungen	„	2,338.	12 „
d) Gepäck-Ueberfracht	„	7,317.	21 „
e) Equipagen	„	12,265.	— „
f) Viehtransport	„	5,434.	28 „
g) Diverse	„	2,960.	17 „
	fl.	256,378.	11 kr.
Hierzu kommen noch mehrere Einnahmen, welche nicht aus dem Bahnbetrieb herrühren, mit	„	14,676.	3 kr.
In Summa . . .	fl.	271,054.	14 kr.

Die Erfordernisse des Bahnbetriebs erheischten nachstehende Ausgaben:

a) Bahnunterhaltung	fl.	2,508.	50 kr.
b) Reparaturen an Brücken und Durchlässen . .	„	47.	42 „
c) „ an Ausweichungen	„	163.	9 „
Transport	fl.	2,719.	41 kr.

Digitized by Google

	Transport	fl.	2,719. 41 kr.
d) Unterhaltung der Gebäude	„		2,220. 35 „
e) „ der Dampfwagen	„		12,518. 57 „
f) „ der Personen- u. Transportwagen	„		9,937. 14 „
g) Verwaltungskosten	„		28,337. 23 „
h) Gehalte der Maschinisten	„		9,145. 23 „
i) „ des Begleitungs- und Aufsichtsperso-nals, sowie der Arbeiter	„		40,213. 15 „
k) Dienstkleidung	„		2,579. 47 „
l) Kosten der Omnibusfuhrwerke	„		471. — „
m) „ des Gütertransports	„		3,438. 5 „
n) „ „ Brennmaterials	„		21,437. 49 „
o) Unterhaltung sämmtlicher Materialien . .	„		4,588. 16 „
p) „ der Werkzeuge	„		1,916. 58 „
q) Passiv-Reichnisse	„		6,745. 35 „
r) Verschiedene Betriebs-Ausgaben	„		725. 46 „
Totalausgabe . . .		fl.	146,995. 44 kr.

Nach Abzug der Ausgaben von den Einnahmen ergibt sich ein Ueberschuß von fl. 124,058. 30 kr., wovon nach Abzug der Zinsen für spätere Anleihen, sowie der Entschädigung an die Post ein Netto-Gewinn von fl. 89,270. 25 kr. verbleibt. Der Verwaltungsrath hatte hievon eine Dividende von $2^3/_4$ pCt. des Aktien-Capitals von fl. 3,000,000 vorgeschlagen, wonach dem Reservefonds die Summe von fl. 6,770. 25 kr. hätte überwiesen werden können; durch Stimmenmehrheit der Aktionäre wurde aber die Dividende auf 3 pCt. festgesetzt, und überschritt somit den obigen Gewinn um fl. 729. 35 kr., indem sie die Summe von fl. 90,000. erforderte.

Bis jetzt hat dies Unternehmen keine sehr dankbare Geschäfte gemacht, was darin mit seinen Grund haben möchte, daß die Zwischen-Stationen von München nach Augsburg keine besondere Veranlassung zu Fahrten dahin geben.

Da die Staatsbahnen auf dieses Unternehmen vielfach einwirken werden, indem es in seiner jetzigen Gestaltung, wo noch Vieles fehlt und ergänzt werden muß, wohl nicht neben den neueren Anlagen stehen bleiben kann, so muß es der Zeit überlassen bleiben, dasjenige zu ordnen, was der Vervollkommnung bedarf.

Nach unserer Ansicht besteht das richtige Mittel zu diesem Zwecke darin, daß das ganze Unternehmen von Seiten des Staats

Digitized by Google

übernommen und geleitet, und mit den Erfordernissen versehen werde, welche man für die neueren Linien nothwendig hält.

Nur auf diese Weise könnte die Bahn-Anlage in Bezug ihrer Ausführung die Stufe von Vollkommenheit erreichen, welche dieselbe würdig macht sich einer Stadt anzuschließen, worin Kunst und Wissenschaften in so ausgezeichnetem Grade repräsentirt sind.

Die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg, welche in der Regel als Zugkraft zum Bahnbetrieb Pferde benutzt, hat auch im Jahre 1842 sich überaus günstiger Erfolge zu erfreuen gehabt.

Die Einnahmen beliefen sich auf fl. 53,637. 3 kr, wovon fl. 52,605. 3 kr. sich aus dem Transport von 450,638 Personen ergaben.

Sämmtliche Ausgaben betrugen fl. 24,123. 6 kr. wodurch sich ein Reinertrag von fl. 29,513. 57 kr. herausstellte, welcher folgendermaßen verwendet wurde:

a) 10 pCt. zum Reservefonds . . . . . fl. 2,963. 57 kr.
b) Dividende auf 1770 Aktien à fl. 15. . . „ 26,550. — „
fl. 29,513. 57 kr.

Der Rechnungsabschluß der Direction bezeugt einen sehr geregelten Haushalt.

Nachdem aus dem Reservefonds mehrere für das Jahr 1842 erforderliche Bedürfnisse, als Räder, Drehscheiben ꝛc. ꝛc., angeschafft und bezahlt worden, wurden diesem Fonds auf neue Rechnung fl. 5,631. 46½ kr übertragen.

Wenn die Direktion der Nürnberger Eisenbahn am Schluß ihrer Berichterstattung die Bemerkung anreihet, wie bei einer Eisenbahn die Benutzung von Sandsteinwürfeln gegen hölzerne Querschwellen einen unvergleichlichen Vorzug gewähre und sich auf ihre gemachten Erfahrungen bezieht, so können wir derselben nicht beistimmen, da nach allen neueren Erfahrungen und Anwendungen Querschwellen von Eichenholz in jeder Hinsicht sich für die Anlage von Eisenbahnen besser eignen.

Mögen auch vielleicht Mißstände bei Benutzung von Querschwellen von weichem Holz eintreten, so kommen deren aber bei Schwellen von Eichenholz weniger od keine vor, daher sich namentlich der Rektifikation des Bahnkörpers wegen viel besser als Steine eignen.

Die Hinweisung auf die Belgischen Bahnen kann nicht in Betracht kommen, weil dorten ganz schlechtes Holz, als Erlen, Silberpappeln u. dgl. verwendet wurde, welches wohl die angeführten Miß-

Digitized by Google

stände erzeugen mußte, die aber nicht mehr vorkommen werden, indem man allda ebenfalls zu den eichenen Querschwellen übergegangen ist, obgleich dieselben aus weiter Ferne bezogen werden müssen.

Wir glauben übrigens die Erfahrungen der Taunus-Eisenbahn, worauf ein sehr starker Dienst mit Locomotiven ausgeführt wird, ebenfalls in die Linie der Beweisführungen stellen zu dürfen, indem dieselbe theilweise auf Holz, anderntheils auf sogenannte Steinwürfel gelegt ist, und bis jetzt, wie auch bei den meisten neueren Bahn-Anlagen, die Ueberzeugung gewonnen wurde, daß gute eichene Querschwellen von gehöriger Stärke, sich für die Benutzung der Bahn weit besser eignen und den Rektificationen fördernder sind als Steinunterlagen.

In Anlage und Betrieb von Eisenbahnen kann und darf nicht immer auf etwas Bestimmtes gehalten werden, selbst wenn es sich auf einer oder der anderen Bahn entsprechend erprobt hat. Oertlichkeiten und sonstige Umstände erfordern sehr oft ganz eigene Rücksichtsnahmen, die ruhig geprüft und gewürdigt werden müssen.

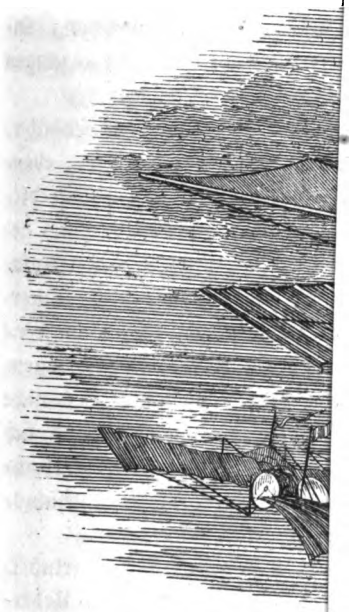
Wir können nur bedauern, daß wir die Menge von Einzelnheiten, welche den Bahnbetrieb betreffen und bei Bearbeitung dieser Uebersichten uns zur Hand gekommen sind, nicht alle benutzen konnten, indem, wie schon bemerkt, es nicht unsere Absicht ist eine Geschichte der Eisenbahnen zu schreiben, sondern nur in flüchtigen Umrissen die Ergebnisse des Jahrs 1842 zu bezeichnen. Beschäftigt mit Herausgabe einer größeren und umfassenderen Mittheilung über Anlage und Betrieb von Eisenbahnen, hoffen wir damit manchen Wünschen und Erfordernissen entgegen zu kommen, indem es nicht allein alle bis jetzt ausgeführten und projektirten Eisenbahnen in allen Einzelnheiten beleuchten und ausführlich beurtheilen, sondern auch mit Ansichten und Vorschlägen versehen sein wird, welche die tüchtigsten Techniker Englands, Frankreichs, Belgiens und Deutschlands in dieser so wichtigen Angelegenheit für nothwendig halten.

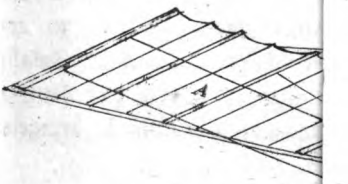
Bis dahin bitten wir unsere Veröffentlichungen mit dem Maßstab nachsichtsvoller Beurtheilung zu bemessen und die Absicht zu erkennen, wie es unser eifrigstes Bemühen ist, die gemachten Erfahrungen und Wahrnehmungen auf gemeinnützigem Wege zur Benuzzung und zu besserem Ermessen zur allgemeinen Kenntniß zu bringen.

Frankfurt a. M., im Mai 1843.

Hofrath Weil,
Director der Taunus-Eisenbahn.

Digitized by Google





UNIV. OF MICH.
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google